
HARVARD LAW LIBRARY
3 2044 059 354 845



P. 3. 20

Hungary

A MAGYAR

VASUTI JOG

IRTÁK

Dr. EULENBERG SALAMON

ÉS

Dr. BÁN ZSIGMOND.



BUDAPEST, 1886.

SINGER ÉS WOLFNER KÖNYVKERESKEDÉSE

Andrássy-út 10. sz.

Nyom. Márkus Samu, Budapest, Andrássy-ut 12.

TARTALOM.

ELSŐ RÉSZ.

Általános rész.

I. *A vasutakra vonatkozó sajátos jogviszonyok.*

Lap.

II. *A vasut- és a vasutügy történetének rövid vázlata.*

III. *A vasuti jog forrásai.*

IV. *A vasutakra vonatkozó honi törvények időrendes tárgymutatója.*

MÁSODIK RÉSZ.

A vasutak keletkezése és forgalomba hozatala.

I. *Előmunkálat- és épitésre való engedély.*

II. A kisajátitásról.

III. A vasutak összpontositott telekkönyvezése.

IV. A vasuti szolgálati rendtartás.

V. A vasuti üzletrendtartás.

HARMADIK RÉSZ.

—

A forgalom.

I. A forgalom általában.

II. A vaspályák által okozott halál- vagy testi sértés iránti felelősségről.

Betürendes tárgymutató.

ELŐSZÓ.

A vasutügy rohamos fejlődése és az ez által felmerülő ujabb jogviszonyok keletkezése, a vasuti viszonyokat vezérlő elvek folytonos változása, végre pedig azon körülmény, hogy a vasuti jog a modern jogfejlődés legfiatalabb jelensége, egy rendszeres és megállapodott vasuti jog összeállítását ma még csaknem lehetetlenné teszik.

Minthogy azonban egy oly életbevágó intézmény jogviszonyainak ismerete, mint a minő a vasutügyé, nemcsak az ügyvéd- és birótól, hanem a vasuti ügyek főbb intézőitől is jogosan megkivánható, s minthogy ezen jogviszonyokat szabályozó törvények, rendeletek és birói itéletek a fenforgó szükséghez képest a mellett, hogy nagyon is felszaporodtak, — szétszórtságuknál fogva még nagyon is nehezen találhatók fel, ez okból határoztuk el egy oly könyv megirását, melyben a vasutakra vonatkozó jelentékenyebb törvények, rendeletek és birói itéletek által a magyar vasuti jogot mai alakjában feltüntessük.

Hazánkban a vasuti jog irodalma mégcsak monográfiákban sem nyilvánult, minek folytán azt hiszszük, hogy ezen kezdetlegesen összeállitott — de mindenesetre úttörő munkánk a hivatottak által nem fog nagyon is szigoru birálatnak kitéve lenni, — annál is inkább, mert mint már föntebb is megemlítettük, nem az volt czélunk, hogy elvont tudományos elveken alapuló vasuti jogot irjunk, hanem egyedül az, hogy a hivatottak igényeinek és szükségeinek megfelelőleg a magyar vasuti jogot az azt szabályozó törvények, rendeletek és birói itéletek által könnyen áttekinthető alakban feltüntessük.

Hogy ezen kitüzött czélunkat elérhessük, könyvünket három részre osztottuk be: **Az első rész** a vasutakra vonatkozó sajátos jogviszonyokat, a vasút- és vasutügy történetének rövid vázlatát, a vasuti jog forrásait és a vasutügyre vonatkozó összes honi törvények időrendes tárgymutatóját tartalmazza. **A második rész** az alakulás és építés stádiumában levő vasutakra vonatkozó törvényes intézkedéseket, mig a **harmadik rész** a forgalomnak már átadott vasut életét és müködését szabályozó törvények-, rendeletek- és itéleteket foglalja magában.

Ha könyvünkkel egyebet sem érnénk el, mint azt, hogy a kritika által a vasuti jog szunnyadozó irodalma álmából felébresztetnék, szerény igényünk még akkor is meg volna elégedve az eredménynyel.

S most, midőn a jelen művel a vasutügy talajára lerakjuk a vasuti jogirodalom első síneit, azon őszinte óhajnak adunk kifejezést, hogy rajta a forgalom épen oly eleven legyen, mint az igazi sineken.

Budapesten 1886. szeptember hóban.

A szerzők.

ELSŐ RÉSZ.

—o—

Általános rész.

I. A vasutakra vonatkozó sajátos jogviszonyok.



A) A vasuti jog fogalma és természete.

Vasuti jog elnevezés alatt mindama jogszabályok összegét értjük, melyek a vasutak sajátlagos létviszonyait rendezik, melyek a vasutaknak egymás közötti, az államhoz és a közönséghez való viszonyait szabályozzák.

Körébe csak olyan jogszabályok tartoznak, melyek a közönséges polgári jogoktól egészen elütő typust mutatnak; azok ugyanis, melyek a vasutak, mint jogalanyok által esetleg igénybe vétetnek, vagy ez utóbbiak által megsértetnek, de a közönséges polgári jogszabályoktól el nem térnek, a vasuti jog körébe nem sorozhatók.

Nincsen ujítás, — még a könyvnyomdászatot sem veszszük ki, — mely a népek culturalis és gazdasági életében oly rövid idő alatt oly óriási, forradalomszerü változásokat idézett volna elő, mint a vasutépítés és in specie — a gőzerejü vasutak építése.

Az összes szárazföldi közlekedés tulnyomó része, nagyobb távolságokra ugyszólván teljesen a vasutak által közvetíttetik.

A vasutak azonban az által, hogy alkotásuknál fogva közutat képviselő pályákon, kizárólag és

a saját kocsijaikon közvetítik a közlekedést, — szállítanak személyeket és árukat, nemcsak monopoliumot, hanem privilegiumot is élveznek, különösen mivel a verseny a vasutak építése és forgalomba hozatalához szükséges rendkivüli nagy tőkék miatt, felette meg nem nehezítve.

Ehhez járul még azon felette fontos körülmény, hogy a modern hadviselés korszakában s vasútak a hadmüveleteknél ugy vétetnek számba, mint az ország véderejének kiegészítő része.

Az államnak tehát ugy létfentartása, mint a közjó érdekében joga, de kötelessége is a vasutak építése-, forgalma- és kezelésére irányadó befolyást gyakorolni.

Innen van, hogy a vasuti jog áttörve a szük polgári jogot, át és át van hatva állam- és közigazgatási jog által.

A közlekedési ügy feletti felügyeleti jog az állam fenségi jogai közé tartozván, természetes, hogy a közlekedési ügy tulnyomó részét monopolizáló vasútak is az állam hatalmi körébe tartoznak, hogy legfőbb felügyeleti joga ezekre is kiterjed.

Ha az állam maga épit vasutat és maga is kezeli, akkor eme tényei egyszerü törvényhozási és kormányzási tények, melyeket az állam maga ugy végzi, a mint azokat a közjó érdekében a legczélszerübbnek tartja. Ha fennhatósági jogai gyakorlatát azonban magánvállalatnak engedi át, ugy az állam czélja megkivánja, hogy annyi jogot tartson fenn magának, a mennyi elégséges arra, hogy e vállalat privilegisált monopoliumát igazán a közjó érdekében gyakorolja.

Innen magyarázható meg azon körülmény, hogy a vasutakra vonatkozó jog különálló egészet képez, hogy a vasutak létesitése, épitése, forgalma és kezelése, szóval összes létviszonyai állami befo-

lyás alatt állanak, hogy a magánvásuti társaságok szerződési képessége részben előleges kormányi jóváhagyáshoz, részben előre meghatározott formákhoz van kötve és korlátok közé szoritva. E jog tehát — ha nem is tekinthető a közigazgatási jog részének — ugy mégis e között és a polgári jogok között foglal állást.

B) A vasutak létviszonyaira vonatkozó jogszabályok.

A vasutak épitése, mint emlitettük, az állam fennhatósági jogához tartozik, minél fogva magán személy — rendesen társaság — vasutat csakis állami engedély — concessio — folytán épittethet és hozhat forgalomba. Ezek a magán vasutak.

Ha az állam maga épit vasutat, vagy ha már létezőt magához vált, ugy államvasut keletkezik, mely létalapját a törvényhozás által manifestált akaratában birja.

A vasúti engedély által a magán társaság kizárólagos jogot nyer előre meghatározott terv szerint és bizonyos feltételek mellett egy bizonyos vonalon vasútat épiteni és azon szintén előre meghatározott és hatóságilag jóváhagyott terv szerint és árak mellett személyeket és árukat szállitani.

Az engedély, mely tehát létfeltétele a magán vasútaknak, Magyarországon csak bizonyos meghatározott — 90 évet meg nem haladó időre — adatik. Ezen engedélyi idő után a vasut összes hozzá tartozó épitményekkel és felszerelvényekkel együtt az állam tulajdonába száll. Az állam azonban még azon jogát is szokta fentartani magának, hogy a vasutat egy bizonyos rövidebb vagy hosz-

szabb idő mulván — természetesen megfelelő ellenérték mellett — magához válthatja.

Ennek folytán a vasutak körül sajátos és a közönséges polgári jogtól egészen elütő jogi alakzatok keletkeznek.

C) Vasuti egység, tulajdonjog és ennek korlátozása.

Valamely vasut épitése, felszerelése és forgalomba hozatala által az engedélyezési rendelet és az illető engedélyezési okmány, nemkülönben az összpontositott telekkönyvekre vonatkozó határozatok alapján egy olyan összdolog létesül, melyet közönségesen vasuti egységnek nevezünk. Ha a vállalkozók előtt ugyanis a vasut nem egyéb, mint hasznot hajtó vállalat, ugy az engedélyező állam első sorban a vasuti czélt, a közhasznu forgalmat tekinti, és ezért e czél biztositására a vasuthoz tartozó dolgokat olyképen egyesiti, hogy ezek ezentul — vagyis a vasuttal való kapcsolat által, — mintegy vele válhatlanul összetartozó részét képezik, melyek attól csak ugy választhatók el, ha helyükbe más hasonlók és a czélnak megfelelők jutnak.

E vasúti egység tulajdonjogára nézve különféle nézetek vannak elterjedve. Mig némelyek közutak jellegével és jogi természetével ruházták fel, addig mások az azokra vonatkozó tulajdonjogot az állam és a vállalat között olykép tekintik megosztottnak, hogy az államé a valóságos tulajdonjog, a vállalaté pedig a haszonélvezeti jog. Egy harmadik felfogás szerint pedig, melyet különösen legujabban Endemann vall magáénak, a vállalat a vasuton valóságos tulajdont gyakorol, mely csak a a közjó érdekében van korlátozva.

A mi az első nézetet illeti, ez első pillanatra tévesnek mutatkozik, mivel a vasútakat — mint egységet adósságokkal lehet terhelni, a rajtuk történő közlekedés is egészen más, mint a közutakon. — De az sem mondható feltétlenül, hogy a vasutakon gyakorolható tulajdonjog valóságos tulajdonjog volna, mely csak korlátok közé van szoritva. A vasút engedélyezése által már ugy épül, hogy összes földbirtoka, felszerelése épületekkel stbbivel egy bizonyos idő mulva az állam tulajdonába megy át. Ez összdolgot csak az állam e jogának sérelme nélkül lehet terhelni és e terhet (mint elsőbbségi kötvények) csakis a vasutegység állagának és a vasuti czél sérelme nélkül lehet törleszteni arra való tekintettel, hogy a vasut bizonyos előre meghatározott idő mulva minden kárpótlás nélkül az állam tulajdonába megy át.

A dolog lényegének azonban mégis leginkább e nézet felel meg, mivel maguk a háramlásra vonatkozó intézkedések is csak azt jelentik, hogy a vasut bizonyos időre az állam tulajdona lesz, addig tehát nem az.

Ebből látható, hogy a vasut itt egy egészen uj jogi alakzatot teremtett, mely minden eddigitől lényegesen különbözik. Sem a hitbizomány, sem más hasonló jogi alakzat nem felel meg egészen a vasut lényegének.

Vagyonát a vasuti vállalat önállólag kezeli ugyan, mindamellett állami felügyelet alatt; különösen azon vállalatok, melyek állami segélyben (kamatbiztositás vagy czimleteik egy részének átvétele alakjában) részesülnek.

D) A vasutak és az állam közötti jogviszonyok.

Az államvaspályák az állam tulajdonát képezvén, köztük és az állam között olyan viszonyok fel nem merülhetnek, melyek külön jogi szabályozást igényelnének. E helyütt tehát csakis a magánvasutakról szólhatunk.

Ama fontos hivatás, melyet a vasutak az állam életében betöltenek, az állam kötelességévé teszi, ugy a vasutak épitése, mint üzeme körül a közjó érdekében befolyást és felügyeletet gyakorolni.

Láttuk, hogy az épités körül az állam az engedélyezés alkalmával, illetve az engedélyi okmányban érvényesiti e befolyást.

A helyes és biztos vasuti forgalmat-, a vasuti czélnak megfelelő igazgatást és gazdálkodást pedig folytonos felügyelet által ellenőrzi.

Magyarországon e felügyeleti jogot ugy az állami, mint magánvasuttársaságok felett az 1884. évi márczius 14-én 559. sz. a. kibocsátott közmunka- és közlekedésügyi miniszteri rendelet alapján az ujonnan szervezett »magyar királyi vasuti főfelügyelőség« gyakorolja. E hatóság a közm. és közlekedési miniszterium egyik osztályát képezi. A fölügyelőség hatásköre igen tág és nagy kiterjedésü. Jogai és teendői első sorban a törvény erejével biró vasuti rendtartás 73—85. §§-aiban vannak körülirva. E szerint a felügyelet kiterjed az összes vasutak jókarbantartására, a forgalmi eszközökre, az egész szolgálatra, a menetrendre, a tariffákra és a személy- és áruforgalomra vonatkozó intézkedésekre, a hivatalnokok és szolgákra, a statisrtikai adatok beszerzésére. A fölügyelőséget ez irányban megilleti a rendelkezési jog és

a fegyelmi jog a hivataltól való elmozditási joggal. A főfölügyelőség határozatai a vasuti igazgatóságok által nyomban végrehajtandók. Sőt sürgős esetekben, különösen pedig, ha a biztonságot fenyegető hátrányok elháritása rögtöni intézkedést igényel — az illető felügyelőségi kiküldött fel van jogositva, a tárgy fontossága és az elháritandó veszély nagysága által igényelt intézkedéseket saját felelősségére megtenni, s ebbeli intézkedéseinek a közigazgatási hatóságok segélyével is érvényt szerezhet.

A vasuti forgalom biztonságának fentartására az állam rendőri hatalmának egy részét a vasutra, illetve annak hivatalnokai- és szolgáira ruházza és e miatt a vasuti forgalomnál tevékeny hivatalnokok és szolgák hivatali esküt is tesznek.

A posta ingyen szállitása, a mozgó posták felállitása, az állami távirda vonalaknak a magán vasutak területén való elhelyezése, a katonaságnak, honvédségnek és fegyenczeknek az 1877-iki egyezmény alapján való szállitása leszállitott áron, az államnak ama befolyását mutatja, melyet a vasutakra gyakorol.

Igen fontos az 1873. II. t.-cz. által szabályozott azon kötelezettsége a segélyezett vasuttársaságnak, hogy azon altisztek, kik a hadseregben, a haditengerészetben vagy a honvédtörzseknél és osztályoknál 12 évig és eközben legalább 8 évig mint altisztek tettleg szolgáltak, és magukviseletéről kedvező igazolványnyal vannak ellátva, minden más előtt bizonyos hivatalokra alkalmazandók. Szintigy alkalmazandók azon altisztek, kik ellenség által vagy szolgálatban oly módon sérültek meg, hogy polgári hivatalt még betölthetnek.

Az állam e kötelezettséget 1873. óta minden vasutra rója kivétel nélkül. Rendszerint az engedély okmány egyik feltételeként szerepel.

A vasutépités azon korszakában, midőn az állami építés még czélszerütlennek tartatott, bizonyos fontos vonalak kiépitése azonban az államnak különös érdekében feküdt, e vonalak magánvállalatok által, de állami kedvezmény mellett épültek.

Ez által az állam directe vagyonilag lett érdekelve az illető vasutaknál.

A kedvezmény többféle módon nyujtható.

1. Az által, hogy az illető vállalat bizonyos előre meghatározott időre felmentetik az adó és illeték fizetés alól.

2. Az állam a vállalatnak kamat mellett vagy anélkül az épitésre előlegeket ád, melyek később visszafizettetnek.

3. Átveszi a vállalat által kibocsátott czimletek egy részét névértéken.

4. Kamatbiztositék által, melynél fogva az állam a vállalkozóknak befektetett tőkéjök után egy bizonyos kamatozást biztosit oly formán, hogy e kamatozás közben a befektetett tőke is amortisáltatik. Az állam által ily módon fizetett előlegek visszafizetendők, a mint a vasut annyit jövedelmez, hogy a biztositott kamaton felül is mutatkozik jövedelem. Ilyen eset azonban eddig még nem fordult elő és aligha elő fog fordulni; részben mivel a kapott előlegek oly nagy összegre nőnek, hogy kamatostul való visszafizetésre gondolni sem lehet, részben mivel a kamatbiztositék az egész engedélyezési időre terjed, a melynek eltelte után amugy is az államra száll az egész vasut tulajdona, végre mivel kamatbiztositékot élvező vasutnál a dolog természete szerint a vasut szabad — háromlásnak alá nem vetett — vagyona sem lehet nagy értékü.

Ezért — de más politikai oknál fogva is — ujabban magánvasutak subventionálása helyett az állam maga épit vasutakat, vagy már meglétezőket magához vált.

Eme viszás állapot megszüntetése vagy legalább enyhitésére hozatott az 1883. XXIV. t. cz. Ez által a kormány felhatalmaztatik, hogy az állami biztositásban részesülő azon vasutak üzleti kezelését, melyek üzletjövedelmi feleslegeikből elsőbbségi kölcsöneik járadékát sem képesek fedezni, átvehesse.

Az átveendő vasutat az állam akár saját kezelésében megtarthatja, akár pedig üzletkezelés végett egészben vagy részben valamelyik csatlakozó magán vaspályatársulatnak átadhatja.

Minden ilyen üzlet-átvétel, illetőleg átadás, a szerződés megkötését, illetőleg a határozat meghozatalát követő 14 nap alatt, ha pedig a törvényhozás nem lenne együtt, a szünetet követő 8 nap alatt az országgyülésnek bejelentendő.

Felhatalmaztatik a kormány, hogy az emlitett vaspályáknál, akár állami kezelésbe veszi azokat, akár nem, az üzleti kiadások csökkentése érdekében az egész vasuton vagy annak egyes vonalrészein a forgalmi viszonyoknak megfelelő másod- vagy alsóbbrendü üzletet rendeztethessen be.

Az ilyen, valamely vasutnál életbeléptetendő állami vagy átruházott kezelés feltételeire nézve a kormány és a társulat között egyezség kisérlendő meg, a mennnyiben pedig ily egyezség létre nem jönne, az üzletkezelést illetőleg következő alapelvek lesznek irányadók:

1. Az átvett vasut üzletéről külön számadás vezetendő. Ezen számadásban a vasut bevételei és kiadásai a lehetőségig elkülönitve könyvelendők, — az esetleg közös igazgatás alatt álló vasutak el nem különithető közös kiadásai és bevételei pedig a vonat- és tonnakilométerek átlagarányában lesznek elosztandók.

2) A társulati viszonyból folyó összes ügyek intézése az engedélyokmányi és alapszabályszerü

határok közt továbbra is a vasuttársulatnak, illetőleg törvényes képviseletének marad fentartva, oly megszoritással azonban, hogy ezen hatáskörben netán felmerülő kiadások csak a kormány hozzájárulása mellett állithatók be az üzleti számadásokba.

Ellenben a pályaüzem tekintetében a vasuttársulat és törvényes képviseletének jogköre a pálya állományának és az üzleti számlának ellenőrzésére, nemkülönben azon kiadások engedélyezésére szoritkozand, melyek a kormány által az üzleti számla terhére el nem ismertetvén, az épitési tőke szaporitása utján lennének fedezendők.

Az érdekelt társulatnak eme törvény szerint csak akkor áll jogában az állami kezelés megszüntetését, illetve a felemlitett korlátozások megszüntetését kérni, ha a pálya az állami biztositást öt egymásután következő éven át igénybe nem veszi.

Egy ujabb szolgalom természetü jogviszony keletkezik az állam és vasut között az 1880: XXXI. t.-cz. 11. §-ának azon rendelkezése folytán, hogy helyi érdekü vasutak részére igénybe vehetők a) a közutaknak a közönséges kocsi közlekedésre okvetlenül nem szükséges részei, b) a vizszabályozási védtöltések.

Ha az illető ut vagy védtöltés nem az állam tulajdona, ugy az ut, illetőleg töltés igénybevétele és fenntartásának módja és aránya iránt a vasut engedélyese s az ut vagy töltés tulajdonosai közt egyezségek létesitendők, mely egyezségek vagy az azoknak esetről esetre szükségessé vált módositását tárgyazó megállapodások, a közmunka- és közlekedésügyi miniszternek jóváhagyás végett bemutatandók.

Végre ugyancsak az 1880: XXXI. a helyi érdekü vasutak épitését tárgyazó törvény 8. §-a szerint:

A magyar állam tulajdonát képező vasutak kötelesek a vonalaikba begáazó helyi érdekü vasutak részére a) közösen használandó pályaudvaraikon a szolgálatot, a tényleges költségek megtéritése mellett teljesiteni; b) kivánatra a vidéki vasutak üzletét szintén a felmerülendő költségekért vezetni és c) az e vasutak számára szükséges épitési anyagokat önköltségen szállitani.

Eme viszony tehát magán viseli a (dijtalan) meghatalmazási szerződés jellegét azon a magánjogitól eltérő intézkedéssel, hogy itt a meghatalmazott a megbizás teljesitését elvállalni köteles; szükséges és hasznos kiadásainak megtéritését a meghatalmazási szerződésnek megfelelőleg azonban joga van a megbizótól követelni.

E) A vasutak egymásközötti jogviszonyai.

Azon körülmény, hogy a vasuti közlekedés csakis akkor teljes és csak akkor felel meg czéljának, ha az egyes vasutak között nincsenek folytonossági hiányok, olyan jogviszonyokat teremtett, melyek eddigelé egészen ismeretlenek voltak.

Ha például Nagyváradon feladott és Stettinbe czimzett husz kocsi buza minden egyes vasutvonalon más kocsikba átrakatnék, ugy ez átrakodás költsége annyira megdrágitaná a szállitmányt, hogy vevőre nem találna, eltekintve attól, hogy az őszkor feladott szállitmány nagy forgalom mellett tavaszra érne el rendeltetési helyére.

A vasutak tehát részben az államhatalom befolyása alatt olyan viszonyokat teremtettek, melyek által az ilyen viszásságok elkerültetnek és ugy a saját érdekük, mint a közérdek csak előmozdittatik.

Igy az engedélyezési rendelet 10. §-ának g) pontja értelmében köteles a vasuti vállalat a szomszéd vasutakkal a menetrend, a vasut és az üzleti eszközök kölcsönös használása tekintetében egyetértőleg megállapodni és ha e tekintetben barátságos egyezség létre nem jön, vagy ha a történt megállapodás a közérdeknek meg nem felel, a közmunka- és közlekedési miniszterium a szükséges intézkedéseket hivatalból megteendi, mely rendeleteknek a vasuti vállalatok engedelmeskedni tartoznak.

Azon viszony, melynél az egyik vasut türni tartozik, hogy a másik vasut az előbbinek pályáját használhatja, peage-viszonynak mondatik.

Ezen jogviszony, mely a magánjogi szolgalmi jogviszonyhoz hasonlit, különösen akkor fordul elő, ha egy vasut egy másik vasut között olykép fekszik, hogy az előbbi az utóbbinak folytatásaként jelentkezik mindkét oldalról; de akkor is fordul elő, ha csak egyik oldalon folytatása.

A magánjogi szolgalomtól azonban kölönösen az által különbözik, hogy az átmeneti forgalomnál a szolgáló vasuti vállalat tevőlegesen is müködik és hogy e müködésért ellenszolgálmányt követelhet.

A szomszédsági viszonyból eredőleg figyelmet érdemel még a közös tulajdont képező vágányok és indulóházak épitése. Ezek szintén vagy egyezmény, vagy kormányi határozat alapján épülnek. Az épitési és fenntartási költségek aránya az egyik és másik vállalat forgalmának arányához irányul és azon haszon nagyságához, melyet a közös tulajdon egyiknek és a másiknak jövedelmez.

A köteléki viteldijak, — a kocsiknak kölcsönös használata a német vasuti egylethez tartozó vasutak között, mindmegannyi viszonyok, melyek

a czélszerüség és a közérdekre való tekintetből keletkeztek.

Végre emlitendők még az üzemátvételre vonatkozó szerződéses viszonyok.

A helyi érdekü vasuti vállalatok azon jogát, hogy az államvasuttól az üzemüknek önköltségen való átvételét követelhetik, az előbbeni szakaszban már emlitettük.

Azon eset is fordulhat azonban elő, hogy az egyik vasut a másik vasut üzemét bizonyos meghatározott bérösszegért bérbe veszi. Ezen esetben — természetesen állami engedély (uj concessió a bérbe vevő vasut részére) és a vasuti czél megóvása mellett — átveszi a bérlő vasut a bérelt vasut üzemét. Az ez által keletkezett viszony a szerződő felek között mindenképen a magánjog elvei szerint birálandó el.

F) A vasutak és alkalmazottai közötti viszonyok.

A vasutak és összes felszerelvényeinek jókarban tartása, a forgalom vezetése, a rend és biztonság fentartása, szóval a vasuti üzem kezelése számos olyan személyt igényel, kik összes tevékenységüket, szakszerü ismereteiket az illető vasutnak szentelik.

Ezek a vasutak hivatalnokai, szolgái és munkásai.

A magyar államvasutaknál alkalmazottak szolgálati viszonyait a közmunka- és közlekedési miniszterium által 1884. évben 21,952. sz. a kibocsátott szolgálati rendtartás, valamint az 1884. évi 21,951. sz. a. rendelete szabályozza.

Az első a szolgálati viszony keletkezését, a szolgálati viszonyból folyó kötelezettséget és jogo-

kat, a szolgálati kötelességek, megsértésének következményeit és a szolgálati viszony megszünésének eseteit tárgyazza, mig a második a m. kir. államvasutak alkalmazottait megillető hivatalos czimek- és illetményeket szabályozza.

Az államvasutak hivatalnokai valóságos állami hivatalnokoknak tekintendők, jóllehet az elébb említett szolgálati rendtartás szerint, mely nem felel meg egészen a helyes szolgálati pragmatica minden kivánalmainak, az államvasutak alkalmazottjai szolgálati viszonyánál hiányzik a kellő stabilitas. — Az olyan hivatalnok, kit el lehet küldeni, »ha bármi oknál fogva a személyzet létszáma csökkentésének szüksége fenforog,« nem birja amaz anyagi garancziákat arra nézve, hogy összes tevékenységét, odaadó szorgalmát egyes-egyedül hivatalának szentelje.

A magánvasutak alkalmazottai a vállalathoz magánjogi szerződési viszonyban állanak. Szolgálati viszonyuk alapja a szolgálati szerződés. Az egymáshozi viszonyt minden egyes vállalatnál fennálló szolgálati szabályok rendezik. Ennél fogva a magánvasutak alkalmazottai nem tekinthetők állami hivatalnokoknak, csak annyiban birnak hivatalos jelleggel, a mennyiben az állam által vasutrendőri teendők véghezvitelére vannak feljogositva. — Nem változtat ezen még azon körülmény sem, hogy az 1881. LX t.-cz. (a végrehajtási törvény) a gőzmozdonyu vasutak alkalmazottjait az álladalmi törvényhatósági és községi szolgálatban lévő tisztviselők és hivatalnokok közé sorozza, kiknek csak fizetésük legfelebb egyharmada és ez is csak ugy vehető végrehajtás alá, hogy 800 frt fizetés érintetlenül marad Ezen intézkedés egyedül közérdekből, — csak azért történt, hágy a vasuti czél ne koczkáztassék. — Hivatalnoki minőséget e mentesség nem ád.

G) A vasutak és a közönség közötti viszonyok.

A vasuti jognak nyilván legfontosabb azon része, mely a közönség és a vasutak között felmerülő viszonyokat szabályozza.

Ha eltekintünk azon magánjogi természetü szerződési viszonyoktól, melyek a vasut épitése alkalmával az épitési vállalkozók és a vasuti vállalat között létesülnek és melyek tisztán a magánjog elvei szerint elbirálandók, csakis a személy és áru fuvarozásból eredő jogviszonyok azok, melyek különös — vasutjogi — szabályozás alá esnek.

A vasutak monopolium természetü üzlete, azon körülmény, hogy a közönség a vasutakkal szemben a fuvarozási szerződések kötésénél nem járhat el teljes szabad akarattal és egyéb más — később kifejtendő okok miatt a vasuti üzlet szabályozására különös törvényes intézkedéseket létesitettek.

Minthogy az illető helyen e jogszabályokkal kimeritően foglalkozunk, e helyütt csak röviden felemlitjük, hogy ezek a magyar keresdelmi törvény II. R. 5. czimében, továbbá az 1867. XVI. t.-cz., illetve az 1878. XX. t.-cz. (az Austriával kötött vám- és kereskedelmi szerződés) alapján kibocsátott és többrendbeli pótlásokkal ellátott vasuti üzletszabályzatban foglaltatnak. Végre, hogy a vaspályák által okozott halál vagy testi sértésekből eredő felelősségről az 1874. XVIII. t.-cz. kimeritően intézkedik.

II. A vasut- és a vasutügy történetének rövid vázlata.



A) A vasut.

Ha a közlekedés terén azon eseményeket szemügygyel kisérjük, melyek a vasut feltalálását megelőzték, ugy azt fogjuk látni, hogy már az ó-korban oda irányult az emberek törekvése, miszerint a kocsik járását az utakra lerakott egyenes kövek által megkönnyitsék. Az olasz városokban még maig is feltalálhatók a kocsi nyomának megfelelően lerakott egyenes kövek, melyeknek kizárólag csakis az lehetett czéljuk, hogy a kocsi járását elősegitsék.

Ezen készülék azonban a vasuti sin jelentőségére sohasem vergődhetett, mert a kocsi az alapzatot bármikor elhagyhatta — és igy bármikor ki volt téve az ut akadályainak.

Csakis a tizenhatodik és tizenhetetik században tünik fel először a sinpálya, mely akkor még fából készült.

Németország bányái nagyobb részt oly helyeken feküdtek, hogy közelükbe utat nem lehetett épiteni és emiatt hacsak nem akarták, hogy ezen bányák müvelése a jámbor óhajtások közé tartozzék, azon kelle lenniök, hogy a járhatatlan utakat egyébként pótolják.

Kis kocsik segélyével, melyek a fasineken tolattak, a bányatermékek ezután könnyen jutottak a felrakóhelyekhez, illetve raktárakba.

Igy tehát a sinek feltalálása a föltétlen szükség terméke volt.

Erzsébet angol királynő az angol bányamüvelés emelése végett német bányászokat hozatott Angolországba és ezen bányászok a fasineket itt is csakhamar sikerrel alkalmazták.

Később a fasineket fémlemezzel vonták be, hogy ez által a kopásnak jobban ellentálljanak, mig végre a mult század vége felé már teljesen vasból készült sineket kezdtek alkalmazni. Ugyanezen időben látták el a kocsikerekeket kiálló szélekkel is, hogy ez által a kisiklás lehetetlenné tétessék.

A kocsikerekeknek gőz által való mozgásba hozatalát legelőször a tizenhetedik század vége felé kisérlették meg és pedig leginkább a németek és olaszok voltak azok, kik e tervvel legtöbbet foglalkoztak. Miután azonban a kitalált gépek tökéletlensége folytán praktikus előnyt sohasem voltak képesek elérni, — az akkori gépek szerkezete teljesen feledésbe ment.

1769—1785 között két glasgowi mechanikus Watt és Boulton számos kisérlet után végre oly annyira tökéletesitette a gőzgépet — hogy rendszerük alapján Stephenson György egy darlingtoni kőszénbánya felügyelője 1812-ik évben már kisérleteket tett egy gőzmozdony felépitésével. És a kisérlet sikerült — s midőn a gőzmozdonypálya is tökéletesittetett, — 1825-ik évben az első gőzmozdony megkezdte a rendes közlekedést Darlington és Stockton között. Stephenson György kedvezőbb anyagi viszonyok közé jutván, fiát, Robertet mérnökké képeztette ki.

Apa és fiu ezután egyesitett erővel láttak a munkához és rövid idő lefolyása után nemcsak Angolországot, hanem az egész szárazföldet és később Amerikát is ellátták gőzmozdonyokkal.

Stephensohn Róbert később önállóan épitette a Liverpool és Birmingham közötti vasutat — és

miután számos kisebb vállalatai sikerrel jártak — ezeket nagyobb szabásu vállalatok követték.

Hogy az 1825-ik év óta 1885-ig minő arányokat öltött a vasuti hálózat kiterjedése, azt a következő statisztikai adatok tüntetik fel:

A magyarorsszági vasutak hossza 1885 végével kereken 9014 kilométer, tehát 1884. évvel szemben 312 kilométerrel több; az ugynevezett vontató pályák hossza 1885. év végével mintegy 230 km., a magán használatra szolgáló ipar- és bányavasutak hossza 294 km. volt, ugy hogy a magyarországi vasutvonalak összes hossza 1885. év végével 9538 km-t tett ki. Épités alatt maradt 584.7 km. Épitési engedély kiadatott 240.5 km.-re. Biztositottnak tekinthető a következő vasutvonalak épitése: 1. A sunja-brodi vasut sunja-gradiskai szakasza 75 km.; 2. A nagy-károly-zilahi vasut 108 km. 3. A varasd-leploglava-goluboveczi helyi érdekü vasut 36.35 km., ugy hogy a folyó év végével gőzmozdonyu vasuti hálózatunk vonalainak hossza valószinüleg eléri a 10,000 km.-t. A helyi érdekü vasutak összes hossza 1255.5 km. A gőzmozdonyu utczai vasutaké 15.2 km. A hazai vasutak mozdonyállománya az 1876—1885-ig terjedő 10 évi időszakban 1033-ról 1509 darabra emelkedett.

A személykocsik állománya — ide nem értve a kalauz- és postakocsikat — 1885. év végével 2595, a teherkocsik állománya 30472 darab volt.

A kettős vágányu pályák hossza 1885. év végével kereken 394 km. volt. Végleges vasszerkezetü hidakkal 627.33 folyó méter fa-, illetve ideiglenes hidak cseréltettek ki.

A vonatok forgalma 1876—1885. év végeig az összes vasutakon az 1876-ik évi 24 millió 936,828, illetve a déli vasut osztrák részének e számban foglalt forgalmát levonva, mintegy 18 mil-

lió vonatkm.-ről 31,970.116 vonatkilométerre emelkedett. E forgalomnak egy-egy pályakilométerre eső része az összes vasutaknál az 1885-ik évben, 3611 vasutkilométer volt.

A polgári utasok által megtelt személykilométerek száma, a vonatokat egybevéve 1876-tól 1885. végéig 464.689,406-ról 736.516,455-re emelkedett. — 1885-ben a legnagyobb forgalommal, — polgári utasokat tekintve — a pécs-barcsi vasut és a budapest-pécsi vasut, ezek után a m. kir. államvasutak és az osztrák-magyar államvasutak birtak.

Az összes vasutakat egybevéve, a fizető teherszállitmányok sulya 1876. évtől 1885. évig 9.058,194 tonnáról 17.036,007 tonnára emelkedett. Legnagyobb teherforgalmi hányaddal birt a mohács-pécsi vasut 390,763 tonnakilométerrel. Örvendetes tény, hogy vasuti baleset következtében a lefolyt évben egyetlen utazó sem vesztette életét.

Ausztriában a vasutak hossza 11912 kilométer.

A többi európai államokban a vasuti hálózat hossza:

Németország	34,381	kilométer
Nagybritannia Irhonnal .	29,613	»
Francziaország	28,656	»
Oroszország	23,554	»
Olaszország	9,042	»
Spanyolország	7,849	»
Belgium	4,231	»
Svajcz	2,702	»
Németalföld	2,010	»
Törökország	1,655	»
Dánia	1,650	»
Norvégia	1,527	»
Portugal	1,482	»
Románia	1,474	»
Finnország	1,173	»
Görögország	10	»

Összesen tesz jelenleg a vasuti hálózat hossza:

Európában	182,080 kilométer
Amerikában	226,691 »
Ázsiában	18,775 »
Ausztráliában	10,754 »
Afrikában	5,141 »
összesen . . .	443,441 kilométer.

B) A vasutügy.

Habár első pillanatra ugy tünik fel, mintha a vasutügy fejlődése mindenütt egyenlő lépésekkel haladt volna előre; szorgosabb vizsgálat után azonban csakhamar észreveszszük, hogy az európai államokban a vasutak létesitésének feltételei, a forgalom kezelése és az egyes vállalatok jövedelmezősége a kérdéses ország különös sajátosságai szerint alakult.

Még az esetre is, ha Németországot monarchiánkkal akarjuk összehasonlitani, — a közlekedés tekintetében fenálló benső érintkezés és összeköttetés daczára is azt fogjuk találni, hogy a két állam vasutügye hasonló kezdet mellett csakhamar egészen más-más uton haladt.

Mielőtt vasutügyünk fejlődését feltüntetnénk, talán nem lesz érdektelen, ha a többi európai államok viszonyait röviden körvonalozzuk.

1. **Angolország.** Angliában — a szabadipar hazájában — a vasutak a már létező vonalak figyelembe vétele nélkül egymás mellé lettek épitve — sőt az is előfordult, hogy egy és ugyanazon vonal néha több vállalkozó által vétetett igénybe ép ugy, mint bármely országut.

Igen ritkán szokott előfordulni, hogy az állam valamely vasuti terv kivitelét megakadályozta

volna. Nem csoda tehát, ha a vasuti hálózat itt oly nagy mérveket öltött, hogy ma egész Európában első helyen áll. Hogy az angol vasuti vállalatok valami nagy jövedelmet hajtanának, azt épen nem lehet mondani, mert alig van Angliában vállalat, mely 3—4 százaléknál többet jövedelmezne. Financziális kalamitások Angliában igen gyakran fordultak elő.

Az engedély Angliában örök időkre adatik — és azon intézmény, hogy a vasut bizonyos és előre meghatározott évek után dijtalanul az állam tulajdonába megy át, itt teljesen ismeretlen; az állam csakis a 21, illetve 15 év utáni beváltási jogot szokta magának fentartani.

Az állam utóbbi időben nagyon is szeretett volna a vasutügyre nagyobb befolyást gyakorolni, — de ez soh'sem sikerült neki; és ha végre el is érte azt az előnyt, hogy most már a tarifák revideálására némi jogot nyert, ezt is csak azon válságoknak köszönheti, melyek a vasuti tulproduktió folytán beállottak.

Az első vasut, mely Darlingtont Stockton-nal köti össze, 1825. évi oktober hó 4-én lett a forgalomnak átadva.

2. Francziaország. Francziaországban a vasutügy terén a mozgalom csak 1832. évben vette kezdetét. Minthogy azonban a magánvállalkozók az épitkezéshez nem nagy kedvet éreztek és a tőke is nagyon bizalmatlankodott, az állam volt kénytelen aktióba lépni. A Francziaországban divatozó centralisztikus áramlatnál fogva Párizs vétetett központul — és sugáralakban innen indulnak ki az összes vonalak. És csak a negyvenes évek elején vétettek a községek és magánvállalkozók érdekei is némileg figyelembe. Az első vonal Strassburg és Basel között 1841-ben lett megnyitva. Az 1847. és 1849-ik években az akkori politikai viszonyok

megakadályozták a fejlődést — de ezen akadály megszünte után egyszerre hat nagyobb társulat alakult, melyek a már kiépült vonalakat átvették és a sugár vonalak kiépitését pedig folytatták. Ezen vasutak többnyire kereskedelmi jelleggel birtak. A strategiai szempontok teljesen figyelmen kivül hagyattak és csak az 1870. és 1871-iki katastrófa után kezdték a vasutépitésnél a hadászati érdekeket is szem előtt tartani. A legutolsó 10 év alatt sok száz kilométernyi vasut épült, melyek főkép a strategiai igények kielégitésére szolgálnak és jelenleg is az ország minden részében épülnek ily természetü vasutak.

3. **Svajcz.** Svajczban az első vasut Zürich és Aarau között 1844-ik évtől 1847-ik évig épült. A tulajdonképeni vasuti mozgalom csak a hatvanas és hetvenes években vette kezdetét. A svajczi vasut az első, mely a turistavasut jellegét vette fel. A mi a teherforgalmat illeti, az eleinte főkép a gabnabevitel és fakivitelre szoritkozott. Nagyobb jelentőségre a svajczi vasutak egynémelyike csak a Szt.-Gotthard hegy átfurása után vergődött.

Az egyes kantonok autonomiája nagyon megnehezitette a vasutak fejlődését és csak a hetvenes évek közepe táján léptek előtérbe a szövetségi tanács centralistikus törekvései, melyek oda irányulnak, hogy a vasutak a kantonok uralma alul felszabaduljanak.

4. **Belgium.** Egész Európában ezen országnak van a legkifejlődöttebb vasuti hálózata. Itt sajátságos vegyes rendszer uralkodik. Az állam kezdte meg az első vonal kiépitését 1834-ik évben -- és az első vasut Brüssel és Malines között 1835-ik évi május hó 5-én adatott át a forgalomnak.

A centralistikus elvnek hódolva az ország négy főirányában államvasuttal lett ellátva — és csak azután lett megengedve, hogy az egyes vég-

vonalak közé magánvállalkozók által vasutak építtessenek. Ezen rendszer folytán a tarifák tekintetében az összes vasutak az állam kezében vannak. A magánvállalatok üzelte nagyon jelentéktelen és csak idő kérdése, hogy az összes magánvasutak az állam tulajdonába menjenek át.

5. **Spanyolország.** Az első vasutak 1848 és 1851. között lettek a forgalomnak átadva; 1860. óta mintegy harmincz társaság keletkezett, mely körülbelül husz fővonalat épitett ki.

6. **Portugal.** Portugalban a vasutépités nagyon későn kezdődött. Csakis 1863-ik évben kezdték meg két vonal kiépitését, melyeknek hossza mintegy 500 kilométerre tehető.

7. **Olaszország.** Itt a vasutügygyel csak az 1853-ik évben kezdtek tüzetesebben foglalkozni. A lombardiai vonalak voltak az elsők s ezek még az osztrák uralom alatt épültek. Az 1859-iki zürichi és 1866-iki bécsi békekötés alkalmával ezen vasutak az olasz királyságnak lettek átadva.

A hetvenes években kezdetett meg a rendszeres vasuti hálózat kiépitése, czélul tüzetvén ki a vasuti vonalaknak egymásközötti- és ezeknek Rómával való összeköttetése. Az olasz vasutak fejlődésére nagy befolyással bir a mont-cenisi és gotthardti vasut.

A mily rendszeresen tudták a vasutakat kiépiteni, ép oly ingatag az olasz kormány a tekintetben, hogy a vasutakat egyátalán ki kezelje. A többek között a hatvanas években megszerezte a kormány a liguri vasutakat és már 1869-ben azokat az »Alta Italia«-nak bérbe adta. 1875-ik év óta Németország példáját követve, oda irányozták minden törekvésüket, hogy az összes vasutakat államositsák, de ha a legutóbbi hirek a valóságnak megfelelnek, ugy az olasz kormány ismét meg-

változtatta nézetét — s állitólag már a bérszerződés főbb pontozatai el is lennének készitve.

8. **Dánia.** Seeland szigetén már 1856-ik évben kezdték a vasutépitést, mig a többi vidékeken nevezetesen Jütlandban csakis 1864-ik év folyamán készült el az első vasut.

9. **Norvégia.** Norvégiában az első vasut Christiania és Eidsvold között 1854-ben adatott át a forgalomnak — és csak két évvel később kezdődött meg a vasutépités Svédországban. Az épitkezés részint az állam, részint pedig magánvállalkozók által lett végrehajtva. Későbbi években a megkezdett vonalak kiépitése a legnagyobb erélylyel lett foganatba véve, ugy hogy ma már egy millió lakóra körülbelül 57 mértföldnyi vasut jut. Ezen ország sajátosságai között meg kell emlitenünk, hogy itt a keskenyvágányu vonalak elve teljesen érvényre jutott.

10. **Oroszország.** itt a vasutügy nagyon is későn kezdett fejlődésnek indulni. Az ötvenes években Orosz-Lengyelországban Varsó és a porosz határ között épült vasutakon kivül sehol az épitkezésnek hire sem volt. Csakis a hatvanas évek közepe táján állott be nagyobb lendület, mely még most is észrevehető. Az orosz vasutak nyolcz nagyobb csoportra oszlanak; a pétervári vasutak, a finnországiak, a rigaiak, a moszkvaiak, a lengyelek, az odeszaiak, a Volga és a Don melletti vasutak és végre a kaukázusi vasutak, mely utóbbi egész Batumig terjed és mely a keleti forgalomnak egész más irányt szabott, ez oly változtatás, melynek hatása monarchiánk keleti vonalainak fejlődésére is nagy befolyással fog birni. Különben az orosz vonalak csoportositásánál a kereskedelem és forgalom teljesen figyelmen kivül hagyatott és csakis a hadászati szempontok voltak

irányadók. Oroszország törekvése leginkább oda irányult, hogy egyrészt a nyugati határt mihamarább elfoglalhassa és hogy hadait délen és délnyugaton minél gyorsabban felállithassa, másrészről pedig, hogy keleten és délkeleten, hol a határokat folyton kiterjeszti, haderejét előre tolhassa. A vonalak legnagyobb részét magánvállalkozók épitették és csak egy kis része a vasutaknak lett az állam által kiépitve. Egy darabig az államvasutak elve volt domináló, — később azonban az ellenkező meggyőződésre jutottak és csak akkor kezdtek ujból a régi elvhez visszafordulni, midőn a magánvállalatok eljárása ellen tetemes panasz merült fel.

11. **Törökország és Görögország.** Ezen országok vasutügyében nevezetesebb dolog elő nem fordult. Törökország legfőbb arról lett nevezetessé, hogy itt az eredmény nélküli idegen spekulátiók termékeny talajra akadtak. A vasutak jelentéktelenek és berendezésük rosz. Görögországban Athén a Pyreus kikötővel van vasuti vonal által összekötve.

12. **Románia, Szerbia és Bulgária.** A török uralom alul felszabadult ezen fiatal országokat most uj élet lengi át és remélhető, hogy bennük mielőbb jelentékeny vasuti élet fog fejlődni, minthogy a kormányok, valamint a nép által kifejtett tevékenység oda irányul, hogy ezen szabaddá lett országok gazdaságilag megerősödjenek.

13. **Németország, Ausztria és Magyarország.** (1840-ig.) Az Angolországban megnyilt első gőzmozdonyu vasut hire csak nehezen terjedhetett el Németországban is. S habár eleinte nagy bizalmatlansággal viseltettek a vasut iránt, mégis találkozott itt-ott néhány kereskedő és gyáros, ki a vasutak üdvös voltát felismerte. Fürth-, Nürnberg-, Drezda-, Bécs-, Lipcse-, Berlin-, Boroszló-, Ulm- és

Münchenben csakhamar bizottságok alakultak, melyek a vasutépitést tüzték ki czélul.

Ezen bizottságoknak nagy nehézségekkel kelle megküzdeniök. A tőke a legnagyobb bizalmatlansággal viseltetett a vállalkozók iránt. A tőkések egyátalán nem akartak részt venni oly vállalatban, melynek horderejét akkor még felfogni képesek nem voltak, s miután ily körülmények között a pénzforrások bedugultak, — számos bizottság ismét feloszlott.

Az uj mozgalom elé az akkori kormányok is hatalmas akadályokat görditettek ugy Németországban, mint Ausztriában. Ausztria kanczellárja, a reaktionárius Metternich herczeg volt az elnyomatásnak legfőbb szószólója.

Az akkori fejedelmek és minisztereik különösen attól féltek, hogy a vasutak épitése nagyobb embertömeget hoz együvé és hogy a már elkészült vasutak az emberek hullámzását és az eszmecseréket távolabb vidékekkel is elősegithetik. A nép feletti vivmányaikat veszélyeztetve látták, s habár sejtették a hasznot, mit a vasutak az államnak okozhatnak, mégis azon voltak, hogy a vasuti intézmény életbeléptetését megakadályozzák. A conservativismus által áthatott fölfogás pedig mindig azon nézetből indult ki, hogy az egész vasuti mozgalom nem egyéb, mint hiu szédelgés. Maga Ferencz császár is csak azért irta alá 1836. évi márczius hóban az északi vasut privilégiumát, mert nézete szerint annak létesülése ugyis lehetetlen. (»weil sich so etwas onehin nicht halten kann.«)

Hogy minő nehézségekkel kelle a vállalatoknak megküzdeniük, azt legjobban jellemzi azon körülmény, hogy Rother miniszter 1837. január hó 12-én a boroszlói bizottság egyik hirdetményének kinyomatását, — mely a Boroszló és felső Szilézia között épitendő vasut tárgyában lett volna kibocsájtandó — megtiltotta.

1837. junius hó 14-én a porosz belügyi- és pénzügyi miniszter hirdetményt bocsájtott ki, melyben a közönség figyelmeztetik azon hátrányokra, melyek reá háramolhatnak azon vasuti vállalatokban való részvétel által, melyek sem megigérve, sem engedélyezve nem lettek.

Németország területén az alig egy mértföldnyi Nürenberg-Fürthi vasut volt az első — (1835.' deczember 7-én adatott át a közlekedésnek), utána következett a Berlin-Potsdami vasut (1838. október 29.), a Braunschweig-Wolfenbütteli (1838. deczember 1.), a Lipcse-Drezdai (1837. ápril 24.), a Mannheim-Heidelbergi (1840. márczius hó), a Magdeburg-Köthen-Halle-Lipcsei vasut (1840. augusztus hó), a München-Ulm-i és a Frankfurt-Höchst-i (1840.)

Ausztriában Rothschild és Sina bárók fejtettek ki a vasutügy terén különös tevékenységet. Rothschild báró 1836. év márczius hóban engedélyt nyert egy Bécs és Galiczia között épitendő vasutra. Sina báró pedig 1839-ik évben a Bécsből Győrbe és Gloggnitzba vezető vasut épitésére kapott szabadalmat. Ugyanezen időtájban az állam is gondolt vasutépitésre, kitünik különösen az 1837. november 25-én kiadott rendeletből, mely kijelenti, miszerint az állam fentartja magának a jogot, hogy vasutakat maga is épithessen.

A fönt emlitett vasutak részvénytáraságok tulajdonába mentek át; — a részvénytőke igen gyorsan aláiratott. Az első vasut Ausztriában Florisdorf és Wagram között 1837. november 23-án lett megnyitva. A bécs-győri vonal egyes részei csak 1841., a bécs-glognitzi vasut pedig csak 1846-ik évben adatott át a közlekedésnek.

A mi a vasutakra vonatkozó törvények alkotását illeti, e tekintetben hazánké az elsőbbség. Az 1836. XXV. t.-cz a vasutépités alapföltételeit

megállapitván, kijelöli azon vonalakat, melyeknek kiépitése első sorban szükséges.

Hogy az akkori felfogást jellemezzük, a vasutakra vonatkozó első honi törvényt egész terjedelmében közöljük:

1836. XXV. törvény-czikkely. Az Ország közjavát és kereskedését gyarapitó magányos vállalatokról. A legközelebbi Ország Gyüléséig, mellyen a haza köz-javát előmozditó magányos vállalatok eránt a Törvényhozás kimeritőleg okvetlenül fog rendelkezni, ideigleni határozat gyanánt rendeltetik: hogy

1. §. Minden olly magányos személyek, vagy társasági egyesületek, mellyek

1-ször. Pestről Bécs felé Ausztria határszéléig —

2-szor. Pestről a magyar tengeri révpartokig —

3-szor Pestről Zimonyig —

4-szer. Pestről Morva és Szilezia széléig —

5-ször. Pestről Galiczia határszéléig —

6-szor. Pestről Erdélyig, Kolosvár felé —

7-szer. Pestről Erdélyig, Nagy-Szeben felé —

8-szor. Bécsből, s illetőleg Austriának határszéleitől egy részről a magyar tengeri révpartig, más részről Eszékig, s igy tovább Török Országig —

9-szer. Bécsből, s illetőleg Ausztriának határszéleitől Magyar Országon keresztül Krakóig —

10-szer. Nagy-Szombattól Kassáig —

11-szer. Kassától Krakóig —

12-szer. Miskolcztól Galiczia s Orosz Ország felé —

13-szor. Sziszektől a magyar tengeri révpartokig, az Ország kereskedésének előmenetelét eszközlő viz-csatornák, vas-utak, és ezekhez szükséges hidaknak, még pedig akár a feljebb kijelelt két végpontok közötti vonalnak egész kiterjedésében általányosan, akár pedig csak bizonyos részben, saját költségeiken leendő megkészitését vál-

lalják magokra, a jelen Törvény által engedett kedvezéseket használhatják, és ennek oltalma alatt egyedül ezek állandanak.

2. §. Minthogy az illy vállalatok eleve nagyobb készületeket és felméréseket kivánnak, midőn a Vállalkozók olly előmunkálatokat tenni szándékoznak, magokat esetről esetre az illető Köz-Törvényhatóságok előtt jelentsék, s ennek megtörténésével a Vármegyék ugyan Szolgabíráiknak és Esküdtjeiknek, a szab. kir. Városok, és külön portájú Kerületek pedig tanácsbeli tagjaiknak egyikét, az e féle munkálatokra alkalmaztatandó földmérőknek vagy egyéb személyeknek minden akadályoztatás elhárítására szükszéges és gyors segedelem nyujtása végett, tüstént rendeljék ki; kiknek kötelességökben fog állani az is, hogy az előmunkálatok alatt történhető minden károkat sommás úton, s egyedül a birtokon kivüli feljebbvitel fennhagyásával, itéljék meg, s a károsított birtokosnak rögtöni teljes elégtételt szerezzenek; hogy ha pedig valaki megitélt kárának valóságos lefizetése után is az előmunkálatok teljesithetését gátolná, annak ellenkezését az illető Köz-Törvényhatóság hatalomkar rendeléssel is mulhatatlanul haríttassa el.

3. §. A vállalatok egész vonalába eső földek és épületek tulajdonossai kötelesek az e végre szükséges és egyedül ezen czélra forditandó helyet, tökéletes és teljes mértékü kárpótlás mellett, általengedni, s miután a helynek áltengedését, és annak mennyiségét a Fő-Kormányszék meghatározandja, ha a kárpótlás felett a tulajdonosok a vállalkozókkal meg nem egyesülhetnének, a Vármegyékben ugyan az Al-Ispán, Szolgabiró és Esküdt társaival, a sz. kir. Városokban a városi saját határon belől a Törvények értelmében a városi tanács, a külön portájú Kerületekben továbbá, ha a kérdés az egyes lakosok birtokát illeti, a helybeli Tanács, ha pedig egy

egész Község, birtokát illeti a kerületi Törvényszék, végre, ha a kérdés, jelesen az egyesült Kerületek által közösen bírt, s jövedelmeiket a kerületi pénztárba adó földekről forog fenn, az Ország Nádora, mint a Jászok és Kúnok Grófja és Birája által rendelendő Bíróság legelsőbben is a megbecsülendők megbecsülését megtévén, a tulajdonosok és a vállalkozók közötti egyezséget eszközölni igyekezzenek, ennek nem sikerülése esetében pedig a Feleknek meghallgatásával, és minden a tárgyra tartozó adatok és körülményeknek megfontolásával sommás úton szabják és itéljék meg: hogy a vállalkozók a tulajdonosoknak minő kárpótlással tartozzanak? s itéleteiket a törvényes orvoslásoknak általjános kizárásával tüstént vegyék teljesedésbe; az itéleten meg nem nyugvó Fél részére a birtokon kivüli feljebbvitelnek egész a legfőbb Törvényszékig való folytathatása olly nyilványos hozzátétellel engedtetvén meg, hogy az illy sommás úton elitélt pereket a feljebbviteli Itélőszékek, közelebbi összveülésök alkalmával mulhatatlanul felvenni és elitélni tartozzanak.

4. §. Ezen vállalati munkáknak használatától az utasok és szállítók által minden külömbség nélkül fizetendő bérnek mennyisége a vállalkozóktól függvén, azt, hogy a bérszedés mikor kezdődjék, és hány esztendőkig tartson? a Fő-Kormányszék a vállalkozókkal kötendő alku által fogja meghatározni, s határozatában a kijelölendő esztendők lefolyásáig legkisebb változtatás sem történhetik.

5. §. Minden kérdéseket és körülményeket, mellyek a feljebb érdekletteken kivül még e szerződési egyezkedések és határozatok alkalmával, vagy későbben is, e bérszedésre engedett esztendők lefolyásáig magokat előadhatják, birói itéletteli elhatározást kivánnak, s a jelen Törvény 3-dik §-ban kijelelt biróságok, és az ugyan ott megrendelt útak

és módok követésével, a fennálló Törvények értelmében igazságosan határozzák el.

6. §. Mi illeti a vállalatok vonalába eső úrbéri földekért nyerendő kárpótlást, — a jobbágytelki a végre fordítandó állománynak Földes-Ura köteles a miatt az úrbéri lajtromot megigazítani, s illető Jobbágyának kilenczed és egyébb adózásait, és szolgálatait igazságos arányban leszállitani, s mind ezekért magát azon Földes-Urat, a Jobbágyot pedig annyiban, a mennyiben a fentebbi IV-dik Törvény-Czikkely 6-ik §. által tulajdonított haszonvétel szabad eladási jussában szenved csonkulást, teljes mértékü kárpótlás illeti; megjegyeztetvén az, hogy az illy úrbéri földek eránti értekezések alkalmával az illető köz-tiszti Ügyvédek is jelen legyenek, és meghallgattassanak.

7. §. A vállalkozók ugyan a vállalat utánni közadózástól felmentetnek, — tökéletesen biztosíttatnak arról is, hogy vállalatokra nézve minden önkényes adózástól mentek lesznek, — mindazáltal az úrbéri kisajátított és vállalat helyéül használt javakra aránylag eső adót megfizetni tartoznak; nem külömben mind azon mester-emberek, felvigyázók és eselédek is, kiket a Vállalkozók munkálatokra és szolgálatokra fordítandanak, ha külömben nem nemesek, az adózási fennálló rendszer szabályai szerint adózni köteleztetnek.

8. §. Az illy vállalatokra való felügyelés az illető köz-Törvényhatóságokra tartozik; — továbbá, az akár véletlenül, akár hibából okozott károkért a 3-dik §-ban kijelelt biróságok, a kárnak ahoz értők általi megbecsültetése után, ugyan az emlitett §-ban megrendelt sommás úton, és minden törvényes orvoslások altaljános kizárásával, s egyedül a birtokon kivüli feljebbvitelnek egész a legfőbb Törvényszékig való folytathatása fennhagyásával, a vállalkozók részére rögtöni teljes elégtételt szerez-

zenek, s ezen felül hogy azok, kik szegénységök miatt a kárt megtériteni nem képesek, ezen Törvény általhágására a büntetés elmaradásának reménységével magokat kecsegtethessék, az ilyenek, úgy szinte mind azok is, kik hibából, vagy éppen készakarva okoztak károkat, mint közfenyíték alá eső vétket elkövetett személyek, aköztiszti Ügyész felperessége alatt, ellenek az illető Köz-Törvényhatóság Törvényszéke előtt indítandó per útján megszabandó, s tetteik mivoltához mérséklendő büntetés alá vonattassanak. Végre

Mind azok, mik a jelen §-ban foglaltatnak, kölcsönös viszonyossággal a vállalkozók, úgy a szolgálatjokban lévő embereik által másoknak okozott károkra, és a kárttevők megbüntetésére is egyaránt olly nyilvános hozzátétellel terjesztetnek ki, hogy a szolgálatjokban lévő embereik által okozott károkért, ha azok fizetni képesek nem lennének, fennmaradván az azokon leendő követelések, teljes elégtétellel magok a vállalkozók tartozandanak.

Ausztriában a törvényhozás az 1838-iki engedélytörvényben nyilvánult. Ugy a magyar, mint az ausztriai törvényekből az világlik ki, hogy az akkori időben a magánvasuti rendszernek volt legtöbb pártfogója.

Az ausztriai engedélytörvényhez egészen hasonló törvények alkottattak Németországban is — s csakis Braunschweig, Báden és Hannover képezett kivételt, minthogy ezen országokban kivételesen csakis állami vasutak léteztek az akkori időben.

(1840-től 1848-ig) IV. Vilmos Frigyes kormányra léptével uj élet támadt a porosz társadalomban, és az ennek folytán támadt mozgalom a vasutügyre is üdvös befolyást gyakorolt. Az eredmény nemcsak Poroszországban, hanem a többi német államokban is feltünő volt, ugy hogy 1841.

és 1843. között Németországban 11 kisebb-nagyobb vonal adatott át a közlekedésnek.

Ausztriában sajátságos stagnátió állott be. Mig 1838-ban a magánvasutak elvének hódol, addig a negyvenes évek elején már az állami vasuti rendszert fogadja el. Az épitkezések részint államköltséggel, részint pedig magánosok által vitetnek véghez, mely utóbbiak csakhamar ismét az állam tulajdonába mennek át, mint például a Krakkó-felső-sléziai vasut, mint keleti államvasut. Az egyes vonalak hosszu ideig épültek s gyakran megtörtént, hogy a munkálatokat nagyobb szünetek szakitották félbe. Az oderbergi vasut épitése mintegy 10 évet vett igénybe s azután 8 éves szünet állott be; a déli vasut Mürzzuschlag és Cilli közötti része 1843 és 1846-ik év között épült és csakis a délkeleti államvasut épült egy kissé gyorsabban.

A vasutépités emelkedésével a pénzszükség óriási mérveket öltött. Néhány eltévesztett spekulatió a pénzpiaczot bizalmatlanná tette — s igy történt, hogy a szükséges pénz megszerzése folytonosan nehezebb lett. A tőkések legalább a biztos kamatozás tekintetében biztositékot kezdtek kérni, különösen azon vállalkozóktól, kik vállalataik kiterjesztése végett ujabb anyagi támogatást voltak kénytelenek igénybe venni.

Poroszországban a társulatok a kormánynál kerestek segélyt — s már 1843-ik évben megadatott a kamatbiztositék, mely akkor $3^1/_2$ százalékban lett megállapitva. Poroszország példája csakhamar egyéb államokban is követésre talált. Ausztriában a kamatbiztositás csakis az ötvenes évek második felében és a hatvanas években alkalmaztatott először.

A porosz kormány a kamatbiztositást csakis bizonyos feltételek elfogadása mellett adta meg az egyes társulatoknak; s az állam ennek folytán oly

kedvezményeknek jutott birtokába, melyek a porosz vasutak fejlődésére mindenesetre nagy befolyással birtak.

A kormány a kamatbiztositásért a következő kedvezményeket kötötte ki magának: 1. Az esetre, ha a tiszta jövedelem 5 százaléknál többet tenne ki, ugy a fölös összegből $^1/_3$ az államé s csak $^2/_3$ rész osztandó fel a részvényesek között. 2. Az amortizátió kisorsolás által történik — a kisorsolt részvényeket az állam váltja be. A részvények birtoka által az állam szavazatjogot nyer és szavazatjogát a közgyüléseken kiküldött biztos által gyakorolja. 3. Az állam jogositva van az igazgatóságba egy tagot kinevezni — azonkivül a technikai igazgató és az első kezelő hivatalnok kinevezését az állam hagyja jóvá. 4. A tarifák és menetrendek revideálását. 5. Az esetre, ha az állam bizonyos éveken át (3, 5) oly nagy összeggel volna kénytelen a vállalatot segélyezni, hogy az évi segély az egész részvénytőkének 1, illetve $1^1/_2$ százalékát tenné ki, az esetre jogositva van az állam az egész vasut adminisztrátióját és forgalmát kezébe venni. Ez esetben a haszon szinte a fent kitüntetett arányban lesz felosztva.

Miután a kamatbiztositás eszméje a szomszédországokban is érvényre emelkedett, a vasutügy fejlődését pénzügyi zavarok nem igen akadályozták. De most ismét más nehézségek merültek fel. Minél nagyobb fejlődésnek indult ugyanis a vasuti hálózat, annál inkább kezdték érezni annak szükségét, hogy a szomszéd országokkal való összeköttetés nemzetközi szerződések által szabályoztassék. A nemzetközi vasuti szerződések létesülését leginkább az apró német államok akadályozták. A szerződések megkötésénél maga Ausztria is igen nehézkes volt, és csak 1847-ik évben volt rábirható, hogy az északi vasut (Kaiser Ferdinands-Nordbahn) a

Vilmos-vasuttal (Wilhelms-Bahn) Oderbergnél összekötettésbe hozassék. A kezdet nehézségein átesve, 1848-ik évben Bécs és Boroszló között már szinte fenállott a közvetlen összeköttetés.

Hazánkban a vasutügy ezen korszakban semmi haladást sem tanusit; legjobban jellemzi ezt azon körülmény, hogy 1846-ik évben az egész vasuti hálózatunk összesen 35 kilométert tett ki.

(1848 utáni idő). A vasutügy fejlődésének ideje tulajdonképen csak az 1848-ik év utáni időre esik; mert mindaz, a mi e téren ez előtt történt, nem volt egyéb apró kisérletnél. Minthogy a vasutügynek 1848. után történt fejlődését a már előbb közölt statisztikai adatok eléggé feltüntetik — s minthogy a vasutügyre vonatkozó különféle és sajátos szerződések az általános részben vannak felemlitve s minthogy végre a vasuti jog fejlődését a közölt törvények, rendeletek és birói itéletek által teljesen megvilágitjuk — ezen korszak e helyütt leendő részletes ismertetése által csakis szükségtelen ismétlésekbe kellene bocsájtkoznunk.

Hogy miért tárgyaltuk Németország, Ausztria és Magyarország vasutügyének történetét együttesen, ezen körülmény abban leli magyarázatát, mert ezen három ország különös geografiai fekvésénél fogva egy egységes forgalmi területet képez és bizonynyal csakis az idő kérdése, hogy e három ország vasuti hálózata, a forgalom érdekében egységes vezérelvek szerint fog tovább fejlesztetni.

Bármily érdekes volna hazai vasutügyi viszonyaink fejlődésének történetébe részletesen bocsátkozni, ezt ezuttal már csak azért is mellőznünk kell, mert főczélunk a jogi viszonyok feltüntetése. Hogy minő munkásságot fejtett ki törvényhozásunk a vasutakra vonatkozó törvények alkotásában, azt a következő fejezet lesz hivatva feltüntetni.

III. A vasuti jog forrásai.

A vasuti jog — ép ugy mint bármely más része a jognak — forrásait legnagyobbrészt a törvényben leli.

Ha a vasuti jogra vonatkozó törvényeket mint a vasuti jog forrásait teszszük vizsgálódásunk tárgyává, azt fogjuk látni, hogy ezen törvények kétfélék: a) olyanok, melyek kizárólag a vasuti jog szabályozása végett hozattak, b) olyanok, melyeket nem lehet közvetlen vasuti törvényeknek neveznünk, a mennyiben ezek rendesen egyéb távolabbra ható intézkedéseik mellett majd csak egyes momentumaikban érintik a vasutakat — majd pedig tartalmuknál fogva a vasutakra is kihatnak.

Habár törvényhozásunk a vasutügy terén jelentékeny munkásságot fejtett ki, és tevékenységének eredménye számos törvényben nyilvánul — azért a közmunka- és közlekedésügyi m. kir. minisztériumnak szabályrendeletei mennyiség tekintetében még e törvényekkel is vetekednek; minek folytán bátran mondhatjuk, hogy a vasuti jog legjelentékenyebb forrását a már jelzett miniszteri rendeletek képezik.

Ugyancsak forrását képezi a magyar vasuti jognak az 1851. november 16 kai üzletrend és az 1874, junius 10-iki vasuti üzletszabályzat. Ezen törvényerővel biró rendeletek a magyar korona országai és ő Felsége többi királyságai és országai közt kötött vám- és kereskedelmi szövetség VIII. czikke alapján a magyar vasútakra is kötelezők.

A vasuti jog bő forrását képezik továbbá az egyes vasutakra vonatkozó specialis törvények, az engedélyokmányok, a vasuti vállalatok statutumai, végre pedig az egyes vasutak között létrejött különféle szerződések.

Forrását képezik még a vasuti jognak a vasutügyekben hozott birói itéletek is; csakhogy ezen forrás nálunk oy sekély, hogy a belőle cseppenkint kiszivárgó anyag egyátalán nincs hivatva arra hogy a vasuti jog terén mutatkozó hiányokat pótolhatná.

IV. A vasutakra vonatkozó honi törvények időrendes tárgymutatója.

1836: XXV. t-cz. Az ország közjavát és kereskedését gyarapitó magányos vállalatokról.
1867: XIII. t.-cz. A vasutak és csatornák épitése végett létesitendő kölcsönről.
1868. I. t.-cz. A magyar korona országaiban levő vasutak és csatornák külön összpontositott telekkönyvezéséről.
1868: VIII. t.-cz. Az alföld-fiumei vasut nagyváradeszéki része épitése tárgyában.
1868: XII. t.-cz. A Zákánytól Zágrábig és a Hatvantól Miskolczig terjedő vasutvonalak épitése tárgyában.
1868: XIII. t.-cz. A magyar észak-keleti vasut kiépitése tárgyában.
1868: XXXVII. t.-cz. Az arad-temesvári vasut kiépitése tárgyában.
1868: XLV. t.-cz. A magyar keleti mozdony-vasut, valamint annak Gyulafehérvár, Marosvásárhely és Nagyszebenig vezető szárnyvonalai kiépitése tárgyában.
1868: XLIX. t.-cz. A vasutak és csatornák épitésére felvett kölcsön hováforditásáról.
1868: LI. t.-cz. A tiszavidéki vaspályatársulat tartozása törlesztéséről.
1869: V. t.-cz. A magyar-nyugoti mozdonyvasut kiépitése tárgyában.

1869: VI. t.-cz. Az első magyar-gácsországi mozdonyvasut épitése és üzlete tárgyában.

1870: XVII. t.-cz. A szabadalmazott osztrák államvaspálya-társulat adójáról.

1870: XXVII. t.-cz. A valkány-perjámosi másodrendü gőzmozdony-vasut kiépitése tárgyában.

1870: XXVIII. t.-cz A nyiregyház-ungvári másodrendü gőzmozdony-vasut kiépitése tárgyában.

1870: XXXI. t.-cz. A gömöri iparvasutak hálózatának kiépitése tárgyában.

1870: XXXII. t.-cz. A bánrév-nádasdi gőzmozdonyu iparvasut kiépitése tárgyában.

1870: XXXIII. t.-cz. A báttaszék-dombovár-zákányi gőzmozdonyu vasut kiépitése iránt.

1870: XXXVII. t.-cz. A szentpeter-fiumei vasutnak kiépitése tárgyában.

1870: XXXVIII. t.-cz. Az alföld-fiumei vasut kiépitése tárgyában.

1870: XLI. t.-cz. A magyar éjszak-nyugoti vasut kiépitése tárgyában.

1871: XIV. t.-cz. Az eperjes-tarnowi vasut magyarországi részének kiépitése tárgyában.

1871: XXII. t-cz. A Zólyomtól Beszterczebányáig államköltségén épitendő vasuti szárnyvonalról.

1871: XXXVII. t.-cz. A gömöri iparvasutak kiépitéséről.

1872: IX. t.-cz. A budapesti indóházakat összekötő vasut létesitése tárgyában.

1872: X. t.-cz. A gömöri iparvasutak hálózatának kiegészitéséről.

1872: XII. t.-cz. A miskolcz-diósgyőri és m.-szigeti iparvasutak létesitése tárgyában.

1872: XXVII. t.-cz. A Győrött Sopronyon át Ebenfurt irányában az ország határáig vezetendő elsőrendü gőzmozdonyvasut kiépitéséről.

1872: XXVIII. t.-cz. A vojtek-német-bogsáni II-r. vasut kiépitéséről.

1872: XXIX. t.-cz. A soprony-pozsony-lundenburg-vágvölgyi elsőrendü mozdonyvasut kiépitéséről.

1873: XVIII. t.-cz. A tiszavidéki vasuttársulattal 1865. évi január hó 16-án kötött szerződés és a jóváhagyási rendeletben foglalt póthatározatok és módositások beczikkelyezéséről.

1873: XXIII. t.-cz. Az első magyar-gácsországi vasut kiépitéséről szóló 1869. évi VI. t.-cz. s az azzal beczikkelyezett engedélyokmány némely határozmányainak további módositásáról.

1873: XL. t.-cz. A gömöri iparvasutak költségtöbbletének fedezése iránt.

1874: I. t.-cz. A magyar-keleti vasut függő adósságainak rendezéséről.

1874: XVIII. t.-cz. A vaspályák által okozott halál vagy testi sértés iránti felelősségről.

1874: XXVIII. t.-cz. A temesvár-orsovai vasut kiépitéséről.

1874: XXIX. t.-cz. A soprony-pozsony-lundenburg-vágvölgyi vasutról szóló engedélyokmány módositásáról, — és Nemsovától a Vlára-völgyben az ország határáig terjedő szárnyvonalának kiépitéséről.

1874: XXX. t.-cz. A Győrtől Sopronon át Ebenfurt irányában az ország határáig épitendő vasut engedélyokmánya némely pontjainak módositásáról.

1875: XX. t.-cz. A vasuti és gőzhajózási szállitás használatának megadóztatásáról.

1875: XL. t.-cz. Az első magyar-gácsországi vasut állami biztositékának felemelése és az 1873. évi XXIII. t.-cz. 3. §-ának módositása tárgyában.

1875: XLI. t.-cz. A vasutak épitéséből az állam ellen támasztott kártalanitási követelések esetleges kiegyenlitéséről, valamint az állami biztositást élvező pályákon szükséges uj beruházásokról.

1875: XLII. t.-cz. A nagysurány-nyitrai másodrendü vasut kiépitéséről.

1875: XLIII. t.-cz. A tótmegyer-nagysurányi másodrendü vasut engedélyezéséről.

1875: XLIV. t.-cz. Az arad-kőrösvölgyi másodrendü vasut kiépitése tárgyában.

1875: XLV. t.-cz. A magyar északkeleti és nyiregyház-ungvári vasutak függő ügyeinek rendezéséről.

1876: IX. t.-cz. A nagyszombat-szeredi lóvonatu vasutnak gőzmozdonyuvá leendő átalakitásáról.

1876: X. t.-cz. Az 1870 XXXII. t.-czikkel engedélyezett bánréve-nádasdi vasut engedélyokmánya némely határozmányainak módositásáról, illetőleg kiegészitéséről.

1876: XI. t.-cz. Az állami biztositást tényleg igénybe vevő vasuttársulatok részéről az 1875. évi XLI. t.-cz. 2-ik §-a alapján kibocsájtandó elsőbbségi kötvényeknek az állam által leendő átvételéről.

1876: XXXIV. t.-cz. A Brassó-Tömös határszéli vasut kiépitésére szükséges hitelről.

1876: XXXV. t.-cz. A temesvár-orsovai vasut engedély-okmányának részbeni módositásáról.

1877: XVI. t.-cz. A magyar éjszak-keleti vasuttársulatot érdeklő 1875. évi XLV. t.-czikkben foglalt szerződés módositásáról.

1878: XI. t.-cz. A volt magyar keleti vasut-társulat részvényeinek beváltására kitüzött határidő meghosszabbitásáról.

1879: VII. t.-cz. A dálya-vinkovcei vasutról.

1879: X. t.-cz. A mezőtur-szarvasi másodrendü vasut kiépitéséről.

1879: XI. t.-cz. A magyar észak-nyugati vasut kiépitésére vonatkozó 1870. évi XLI. t.-czikknek hatályon kivül helyezéséről.

1879: XXVII. t.-cz. A vágvölgyi vasut megvételéről.

1879: XXXVIII. t-cz. A kassa-oderbergi vasut függő ügyeinek rendezéséről és az eperjes-tarnowi vasut magyarországi részével való egyesitéséről.

1879: XLI. t-cz. A volt magyar keleti vasuttársulat részvényeinek beváltására kitüzött határidő lejárata után bemutatott részvények utólagos beváltásáról.

1880: XXXI. t.-cz. A helyi érdekü vasutakról.

1880: XXXII. t.-cz. A szamosvölgyi II-r. vasut kiépitése tárgyában.

1880: XXXIII. t.-cz. A nyitra-nagytapolcsányi II-r. vasut kiépitése tárgyában.

1880: XXXVIII. t.-cz. A tiszavidéki vasut megváltásáról és az ennek kapcsán teendő intézkedésekről.

1880: XLII. t.-cz. A Budapestről-Zimonynál az ország határáig épitendő vasutról és ahhoz csatolandó szárnyvonalakról.

1880: XLIII t.-cz. Az 1877. évi XXVI. t.-czikkben megállapitott vasuthálózat kiegészitéséről, s az abban foglalt némely határozat módositásáról.

1880: XLIV. t.-cz. A zágráb-károlyvárosi vasutvonal megvétele iránti szerződés beczikkelyezéséről.

1880: LXIII. t.-cz. A budapesti vasuti hidon átszállitott árukért fizetendő hidvámról.

1881: I. t-cz. A bosznavölgyi vasutnak Zeniczától-Szerajevóig való kiépitéséről.

1875: XLI. t.-cz. A vasutak e
ellen támasztott kártal
esetleges kiegyenlitéséről,
biztositást élvező pályáko
ruházásokról.

1875: XLII. t.-cz. A nagysurány-
vasut kiépitéséről.

1875: XLIII. t.-cz. A tótmegye
sodrendü vasut engedély

1875: XLIV. t.-cz. Az arad-k
rendü vasut kiépitése tár

1875: XLV. t.-cz. A magyar
egyház-ungvári vasutak fö
dezéséről.

1876: IX. t.-cz. A nagyszomb
vasutnak gőzmozdonyu
tásáról.

1876: X. t.-cz. Az 1870 XXX
délyezett bánréve-nádas
okmánya némely határo
sitásáról, illetőleg kiegés

1876: XI. t.-cz. Az állami biztosi
vevő vasuttársulatok ré
XLI. t.-cz. 2-ik §-a al
elsőbbségi kötvényekne
endő átvételéről.

1876: XXXIV. t.-cz. A Bras
vasut kiépitésére szüks

1876: XXXV. t.-cz. A temes
gedély-okmányának rés

1877: XVI. t.-cz. A magyar
társulatot érdeklő 1875
foglalt szerződés módo

1878: XI. t.-cz. A volt magya

[illegible] t.-cz. A csáktornya-zágrábi vasut ki-
[illegible]éről
[illegible]I. t.-cz. A maros-ludas-beszterczei vasut
[illegible]lyezésére és segélyezésére vonatkozó
[illegible]lmazásról.
[illegible]II. t.-cz. Némely vasuti engedélyokmányok
[illegible]ékeiben foglalt forgalmi természetü ha-
[illegible]ányok hatályon kivül helyezéséről.
[illegible]V. t.-cz. A szamosvölgyi vasut enge-
[illegible]kmányának a deési-beszterczei vonalra
[illegible]és-deésaknai szárnyvonalra való kiter-
[illegible]séről s némely határozmányai módo-
[illegible]ról.
[illegible]IX. t.-cz. Az alföld-fiumei vasut meg-
[illegible]sáról.
[illegible]t.-cz. Az ujszőny-brucki vasut átalaki-
[illegible]költségeiről.
[illegible]cz. A szabadalmazott osztrák-magyar
[illegible]vasuttársaság vágvölgyi vonalainak Sze-
[illegible]és Galgócz-Lipótvár állomásai között
[illegible]ndő összekötő vonalról és az 1882. évi
[illegible]., valamint az 1884. évi X. t.-czikkek-
[illegible]beczikkelyezett engedélyokmányok némely
[illegible]rozatainak módositásáról.
[illegible]I. t.-cz A Dobojtól Dolna-Tuzlán át
[illegible]inhanig terjedő vasut kiépitéséről.
[illegible]II. t.-cz. A bihari és békési helyi érdekü
[illegible]utaknak engedélyezésére és segélyezésére
[illegible]atkozó felhatalmazás tárgyában.
[illegible]X. t.-cz. A »mátrai« helyi érdekü vasut
[illegible]pitésére és engedélyezésére vonatkozó fel-
[illegible]talmazás tárgyában.
[illegible] A magyar kir. államvasutak s
[illegible]ra, valamint a diósgyőri vas-
[illegible]s a kincstári vasmüvek forgó
[illegible]rzéséről.

1881: XLV. t.-cz. A budapest-zimonyi vasutról s szárnyvonalairól.
1881: XLVI. t.-cz. A budapest-pécsi I-r. vasut kiépitéséről.
1881: XLVII. t.-cz. Az arad-csanádi helyi érdekü vasut kiépitése tárgyában.
1881: XLVIII. t.-cz. A szatmár-nagybányai helyi érdekü vasut kiépitése tárgyában.
1881: LXXIII. t.-cz. A nagykikinda-nagybecskereki helyi érdekü vasut kiépitése tárgyában.
1882: XLVI. t.-cz. A budapest-szőnyi vasut kiépitéséről.
1883: XXIV. t.-cz. Az állami biztositást igénybe vevő csekély jövedelmezőségü vasutakról.
1883: XXVI. t.-cz. A vágvölgyi vasutvonal csereértékéről, és a budapest-ujszőnyi vasut, valamint az azzal összefüggő épitkezések költségeinek fedezéséről.
1883: XXIX. t.-cz. Az első magyar-gácsországi vasutra vonatkozó 1871. évi XXXVIII. és 1875. évi XL. t.-cz. némely határozatainak módositásáról, illetőleg kiegészitéséről.
1884: VIII. t.-cz. A munkács-beszkidi vasut kiépitéséről.
1884: IX. t.-cz. A budapest-zimonyi vasut szabadka-bajai szárnyvonalának kiépitéséről.
1884: X. t.-cz. A csácza-magyar-gácsországi határszéli vasut engedélyezéséről.
1884: XV. t.-cz. A győr-sopron-ebenfurti vasutról szóló 1872. évi XXVII. és 1874: XXX. t.-cz. módositásáról.
1884: XXVII. t.-cz. A mostár-metkovicsi vasut kiépitéséről.
1884: XXIX. t.-cz. Az első erdélyi vasut vonalainak megváltásáról.
1884: XXX. t.-cz. A báttaszék-dombovár-zákányi vasut megváltásáról.

1884: XXXI. t.-cz. A csáktornya-zágrábi vasut kiépitéséről.

1884: XXXII. t.-cz. A maros-ludas-beszterczei vasut engedélyezésére és segélyezésére vonatkozó felhatalmazásról.

1884: XXXIII. t.-cz. Némely vasuti engedélyokmányok függelékeiben foglalt forgalmi természetü határozmányok hatályon kivül helyezéséről.

1884: XXXIV. t.-cz. A szamosvölgyi vasut engedélyokmányának a deési-beszterczei vonalra és deés-deésaknai szárnyvonalra való kiterjesztéséről s némely határozmányai módositásáról.

1884: XXXIX. t.-cz. Az alföld-fiumei vasut megváltásáról.

1884: XL. t.-cz. Az ujszőny-brucki vasut átalakitási költségeiről.

1885. X. t.-cz. A szabadalmazott osztrák-magyar államvasuttársaság vágvölgyi vonalainak Szered és Galgócz-Lipótvár állomásai között épitendő összekötő vonalról és az 1882. évi XLV., valamint az 1884. évi X. t.-czikkekkel beczikkelyezett engedélyokmányok némely határozatainak módositásáról.

1885: XIII. t.-cz A Dobojtól Dolna-Tuzlán át Siminhanig terjedő vasut kiépitéséről.

1885. XVIII. t.-cz. A bihari és békési helyi érdekü vasutaknak engedélyezésére és segélyezésére vonatkozó felhatalmazás tárgyában.

1885: XIX. t.-cz. A »mátrai« helyi érdekü vasut kiépitésére és engedélyezésére vonatkozó felhatalmazás tárgyában.

1885: XX. t.-cz. A magyar kir. államvasutak s ezek gépgyára, valamint a diósgyőri vas- és aczélgyár és a kincstári vasmüvek forgó tőkéjének beszerzéséről.

MÁSODIK RÉSZ.

A vasutak keletkezése és forgalomba hozatala.

I. Előmunkálat- és épitésre való engedély.

A) Általános intézkedések.

Minthogy az államvasutak épitése és üzeme egyenesen törvényhozási, illetve kormányzási tények, ezekről itt szóllani nem kivánunk és egyedül a magánvállalatokra akarunk szoritkozni; az államvasutak csak ott fognak szóba hozatni, hol olyan szabályokat fogunk tárgyalni, melyek ugy az állam-, mint a magánvasutakra vonatkoznak.

Kifejtettük már, hogy a vasutak nyilvános közlekedési vállalatok, melyek létjogosultságukat az állami fenhatósági jogából meritik.

Az állami közigazgatás befolyása a magánvasutakra keletkezésük, fogamzásuk első pillanatától kezdve érezteti magát.

Az országgyülés által jóváhagyott a közmunka- és közlekedésügyi m. kir. miniszter által 1868-ik évi április hó 20-án kelt és a magyar korona egész területén (tehát Horváth-Szlavonország és Fiume területén is) létesitendő mindennemü magánvaspályák épitésére szükséges engedélyek tárgyában kibocsátott rendelete világosan mutatja eme határozó befolyást.

Utolsó szakasza e rendelet foganatositására vonatkozó ügyeknél egyenesen kizárja a

biról utat, és azokat a közigazgatási hatóságok elé utasitja.

E rendelet csak részben szenvedett változást az 1880. XXXI. (a helyi érdekü vasutakról) és az 1881. XLI. (a kisajátitásról) szóló törvények által.

Főbb szabványai a következők:

Kizárólag saját használatra, saját földén, vagy a földtulajdonosok beleegyezésének kimutatása mellett más földjén a kormány szakértői véleményének meghallgatása után bárki építhet vasutat egyszerü épitési engedély mellett.

Nyilvános személy- és áruszállitásra szolgáló vasut tekintetében azonban külön kormányhatósági engedély szükséges az előmunkálatokra és magának a pályának és tartozékai előállitására. (Vorconcession, Concession).

Az előmunkálatokra való engedélyt — akár lóerejü, akár gőzmozdonyu vasutakra — a m. kir. közm. és közlek. miniszter adja, ki azonban ugy a kereskedelmi, mint a közös hadügyminiszter előleges véleményét köteles kikérni.

A gőzmozdonyu vasutak épitésére szóló engedély megadása a törvényhozás joga.

Kivételt e két szabály alól képeznek egyrészt olyan vasutak, melyek egy község területén épülnek, a mennyiben ezek tekintetében az előmunkálatokra az engedélyt az alispán, illetve a polgármester adja; másrészt a helyi érdekü gőzmozdonyu vasutak épitési engedélyét a kormány adja és az országgyülésnek csak bejelenti.

Az előmunkálatokra szóló engedély akár physikai, akár jogi személynek adható, ha magán vagy közjogi tekintetek utjában nem állanak.

Az erre a czélra beadott folyamodásnak a vállalat vázlatos tervét, a pálya irányát és az előmunkálatok megkezdésének és befejezésének idejét kell magában foglalnia.

A kieszközölt előmunkálati engedély azonban sem kizáró jogositványt, sem monopoliumot nem ád; sőt ugyanazon irányra, több ily engedély is adható, sőt az épitési engedélyt is más nyerheti el.

Az előmunkálati engedély csak arra az időre érvényes, a melyre megadatott, hanem meghoszszabbitható.

Az épitési engedély kieszközlése végett kimutatandó az előmunkálati engedély, az épitendő vasut közérdeküsége, a szükséges pénzerő előteremtésének módja és melléklendő a kérvényhez az egész vállalat terve, a müszaki tervezet és a költségvetés.

Minthogy gőzmozdonyu vasut épitésénél igen fontos közgazdasági és hadászati érdekek vannak engagirozva és a magánjogi érdekek is, a menynyire csak lehet, megóvandók; azért ilyen engedély megadása előtt az egész pálya, a mennyire lehet, a helyszinén a közlekedési miniszterium vezérlete alatt szakértői vizsgálat alá veendő. E bizottsághoz a közös hadügyminiszterium, az érdekelt törvényhatóságok, társulatok és birtokosok meghivandók. E bizottság megállapitja mindamaz intézkedéseket, melyek a közlekedés, közbiztonság és a vasutüzem tekintetéből szükségesek, és vizsgálata eredményét helybenhagyás végett a közmunka- és közlekedésügyi ministeriumnak bemutatja.

Az engedély Európában és hazánkban is elfogadott elv szerint csak egy meghatározott, — de 90 évet meg nem haladó időre adatik, a mely idő vagy azon naptól fogva kezdődik, a mely napon az illető pálya a közforgalomnak átadatik, avagy az engedély keltének napjától. Az állam ezenfelül minden vasut engedélyokmányában fentartja magának azon jogot, hogy a vasutat 30 év leforgása után — előre meghatározott terv szerint megválthatja.

Kivételt e szabály alól, mint már emlitettük, a Continensen egyedül a Hamburg-Bergedorfi vasut képez, hol meghatározott engedélyezési idő nincs fenntartva. Angolországban pedig a háramlási jogot nem ismerik és egyedül a bizonyos idő multáni megváltási jog van az állam részére fenntartva.

Az engedélyi idő elteltével beáll az állam javára a háramlási joga. A vasutnak, a földnek és területnek és a hozzá tartozó épitmények tulajdona tüstént kárpótlás nélkül és közvetlenül az államra száll. Minden része a vasutnak jókarban és tehermentesen átadandó.

Birtokába veszi különösen a pálya területét és földjét, a föld- és mümunkálatokat, a fel- és alépitményeket minden tartozékokkal, mint: forgalmi eszközökkel, pályaudvarokkal, fel- és lerakodó helyekkel, épületekkel, az indulási és érkezési helyeken őr- és felvigyázó házakkal, minden felszerelvényekkel, butorzattal, ingó- és ingatlanságokkal egyetemben.

Ugy az engedély megszünte esetén, mint a pálya beváltása esetén azonban megtartják az engedélyesek a vállalat saját kereseteiből alakitott tartalékalap és künnlevő követelések tulajdonát, valamint a vállalat saját vagyonából emelt azon épületeket, milyenek a coakskemenczék, öntődék, gép vagy egyéb gyárak, pajták dockok, melyek megszerzésére vagy előállitására a kormány által azon határozott hozzáadással hatalmaztattak fel, hogy azok a vaspályának tartozékát képezni nem fogják.

Ennélfogva a hatóságok különös kötelessége, szigoruan arra ügyelni, hogy a kiváltság idejének elteltét megelőző utolsó 5 év alatt a szükséges javitások megtétessenek, és erre a vállalat kényszeritő eszközökkel szoritandó.

Az engedély által a vállalat rendszerint négyféle jogot nyer, és pedig:

1. A jóváhagyott tervben elõadott irányban vasutat épiteni;

2. az illető vasut épitésére kizáró jogot nyer annyiban, hogy az engedély tartama alatt senkinek sem szabad, a közönség használatára oly más vonalat épiteni, mely ugyanazon végpontokat uj hadászati, politikai vagy kereskedelmi tekintetben fontos közbeeső pontok érintése nélkül kötne össze;

3. elnyeri a kisajátitási jogot az 1881. XLI. t.-cz. szerint;

4. jogot nyer az épitett vasuton személyeket és tárgyakat meghatározott árszabás szerint szállitani, a mennyiben ez által az állam posta-regale joga csorbát nem szenved.

Az épitési engedély, mely engedélyokmány alakjában törvénybe czikkelyeztetik, az állam és a vállalat közötti jogviszonyt szabályozza.

De habár az engedélyokmánynak szerződéses alakja van, azért nem sorozható a magánjogi szerződések közé.

A közigazgatási jog a vasuti jog egyik részében sem jut annyira érvényre, mint ép az engedélyokmányban.

Azért a fenn emlitett jogositványok sem olyanok, melyek a vállalatot korlátlanul és visszavonhatlanul megilletnék oly értelemben, mint ez magánjogi szerződésnél a szabály. — Sőt ama jogositványok sem gyakorolhatók korlátlanul, melyeket egyeseknek és társaságoknak nyujtanak a magán- és kereskedelmi jog.

Az engedély természeténél fogva törvényhozási vagy közigazgatási actus, mely által az állam fennségi jogai gyakorlását jogok és kötelezettségek megállapitása mellett bizonyos — az engedélyes vállalatra ruházza. És habár a vállalat jogai

a jogállam által respectálandók, mégis figyelembe veendő, hogy e jogok is közjogi természetüek, — melyek későbbi törvényhozási vagy közigazgatási tények által változást szenvedhetnek. Természetes, hogy e változások csakis a közjó érdekében és a mennyire lehet, a vállalat sérelme nélkül történhetnek.

Az állam eme joga különben kifejezést nyer az egyes engedélyi okmányban is, habár enélkül sem férhet kétség a gyakorolhatásához. Viszont az állam a vállalatnak jogai gyakorlása és megóvása tekintetében minden módon segédkezet nyujt, sőt ez irányban jogai egy részét a vállalatra is ruházza.

A vasuti vállalatok az illető engedélyokmányokban előforduló különös kötelezettségeken kivül — és a mennyiben expressis verbis egyik-másik alól fel nem mentetnek, az engedélyezés ténye folytán még a következő általános kötelezettségeket kell, hogy teljesitsék.

Az épités tényleges megkezdése előtt jóváhagyás végett bemutatandók a vasutépités részletes tervei, melyekből az emelkedések, kanyarodások, nyom- és vágányszélességek, szóval minden egyes részlet kivehető.

Betartandók az általános épitészeti szabályok, és teljesitendők a kormány részéről megkivánt különös szabályok.

Az épités által köz- vagy magánvagyonon okozott kár megtéritendő, — a közutakon, hidakon és egyéb közlekedési eszközön okozott részbeni vagy egészbeni járhatlanság a vállalat saját költségén helyreállitandó, esetleg más módon pótolandók — és a mennyiben a vasut épitése folytán ilyenek ujból felállitandók, a jövendő fenntartási költségek is a vállalat által viselendők. Szintigy köteles oly esetben, midőn a vasut már létező közuton, hidon vagy gáton átvezettetik, a hatósá-

gok rendelete szerint oly bekeritésről gondoskodni, mely a közbiztonságnak megfelel. — A közbiztonságnak megfelelő bekeritések emelendők ott is, a hol valamely közut a vasuton átvezet, vagy abba beleszakad, nemkülönben állomásoknál.

Igen fontos közérdek lesz megvédve az által, hogy minden vasut árszabását az engedélyokmányban foglalt idő alatt a közmunka- és közlekedési miniszteriumnak köteles jóváhagyás végett bemutatni, és hogy az árszabás közzéteendő. Ha a vasut tiszta jövedelme a beruházott tőke 15 %-át tulhaladja, jogában áll a kormánynak az árak méltányos leszállitását eszközölni.

A vasutüzletnél köteles a vállalat magát az üzlet iránt fennálló rendeletekhez alkalmazni, a postát és alkalmazottjait ingyen szállitani, hadcsapatokat és katonai tárgyakat leszállitott (a kormánynyal 1877-ben kötött egyezmény szerinti) áron szállitani. A szomszéd pályákkal a menetrend megállapitása és a vasut és üzleti eszközök kölcsönös használása tekintetében egyetértőleg és a közérdeknek megfelelőleg kötelesek megállapodni, mivel különben ez irányban a közmunka- és közlekedési miniszterium hivatalból határoz, mely határozatnak a vasuti vállalatok engedelmeskedni tartoznak.

Kötelesek még az állami távirda vonala felállitását területükön türni, és saját táviró készülékeik ingyen használását az államnak megengedni; végre a kormány különös engedélye nélkül nincsenek feljogositva kötelezvények, részvények kibocsátásával, vagy a részvényekre való ráfizetés alakjában kölcsönöket kötni.

Elenyészik az engedély:

1. Az államra való háramlás által azon idő eltelte után, melyre az engedély megadatott. Ez rendszerint 90 év mulva szokott beállani.

2. Ha megszünik, annak folytán, hogy az engedélyokmányban a pályadarabok befejezésére, az üzlet megnyitására elészabott határidők meg nem tartatnak. Ilyenkor azonban a kormány méltányolandó okok miatt halasztást adhat. A földek- és épületekre stbbire szerzett tulajdonjog ily megszünés folytán a vállalkozók tulajdona marad ugyan, hanem kisajátitás alá esik és a kormány jogositva van a pályát vagy maga kiépiteni, vagy ujabb engedély adása mellett más vállalatnak átadni.

3. Ha a kormány a vasuti vállalat lezárolását rendeli el. Ez akkor fog beállani, ha az illetékes hatóságok rendeleteinek ismételt intések daczára nem engedelmeskedik és ha az engedélyokmány avagy az üzletrend lényeges határozmányai ellen cselekszik. E zárlat a birói ut kizárásával közigazgatási uton és az üzleti vállalat költségén történik.

4. Ha a kormány az engedélyt, illetve a vasutat magához váltja. Ezen megváltás vagy már az engedélyokmányban van provideálva, vagy kölcsönös egyezményen alapul. Rendesen ugy történik, hogy az állam az engedélyeseknek az engedély tartamára szóló jaradékot biztosit.

5. ha a vasuttársulat más társulattal egyesül. Ily esetben azonban a kormány jóváhagyása szükséges, illetve az engedély — minthogy a beolvadó társaság feloszlik, a felvevő társulatnak adatik;

6. ha a társaság jogáról lemond. Az engedély által létesült szerződés természetéből folyik, hogy a vállalat nem kötelezhető arra, hogy az állam fennhatósági jogait továbbra gyakorolja, mint a meddig akarja. Ez jog, de nem kötelesség;

7. ha a társaság csődbe kerül és végre

8. ha a társaság feloszlatását a közgyülés elhatározza.

A magyar korona területén létesitendő mindennemü magánvaspályák épitésére szükséges en-

gedélyek tárgyában a közmunka- és közlekedési m. kir. miniszter 1868-ik évi april hó 20-án addig is, mig a törvényhozás a magyar vasutak építésére adandó engedélyek tekintetében végleg intézkedni fog, a következő rendeletet bocsátotta ki:

1. §. Bármely vállalkozó által kizárólag saját használatára és saját földjén, vagy a föld tulajdonosnak előlegesen kimutatandó beleegyezése mellett idegen földön építendő vaspályának munkába vételére csak egyszerü építési engedély szükséges.

Ezen engedély a kormány szakértői véleményének meghallgatása után adathatik meg.

Oly vaspályaépités ellenben, melynek rendeltetése az, hogy nyilvános személy- és áruszállitó eszközkép szolgáljon, vagy mely által valamely országut bárminemü vaspályává átalakitandó, a kormányhatóság részéről különös engedély szükséges, még pedig:

a) az előmunkálatokra,

b) magának a pályának s az ahoz tartozó épületeknek előállitására.

2. §. Az előmunkálatokra való engedély megadása mindennemü vasutak létesitésére a m. kir. közmunka és közlekedési miniszteriumot illeti, mely a m. kir. ipar- és kereskedelmi, ugy a közös hadügyministerium véleményét előlegesen kikéri.

Gőzmozdonyu vasut épitésére szóló engedély megelőző törvényhozási tárgyalás alapján Ő Felsége által adatik.

1881: XLI. t.-cz. 7. §. 2. bekezd. »Községi utak épitésénél, a csupán egy község területén helyi belforgalom czéljából létesitendő vasutak épitésénél stb.: az előmunkálati engedélyt az illető törvényhatóság alispánja vagy polgármestere is megadhatja.«

3. §. Az előmunkálati engedély (1. § a) mind egyes személyeknek és szabályszerüleg alakult tár-

sulatoknak, mind pedig oly személyeknek is adathatik, kik még csak ezután akarnak társulatot képezni.

Ezen engedély azonban csak akkor adathatik meg, ha az ellen sem az engedélyt kérőnek személyére nézve, sem pedig magánjogi és köztekinteteknél fogva nehézség nem forog fenn.

Ha ezen engedély még csak alakuló félben levő társulat által kéretik, ugy az csak azon kikötés mellett adathatik meg, hogy a kérelmezők mindazon feltételeket teljesitsék, melyek a társulatok alakitására szükséges előleges engedély megnyerésére hazai törvényeinkben foglaltatnak.

Ily engedélyt nyerni kivánó személyek és társulatok, kötelesek a végett a m. kir. közmunka és közlekedési ministeriumhoz folyamodni, a folyamodványhoz a vállalat tervét mellékelni, különösen pedig az épitendő pálya irányát legalább átalános vázlatokban előadni és azon időt kijelölni, mely alatt az előmunkálatok megkezdendők és befejezendők.

4. §. A vasut előmunkálataira adandó engedély által az engedélyért folyamodó csupán arra nyer jogot, hogy a tervezett vaspálya előállitására szolgáló előnyomozásokat saját költségén a fennálló törvények megtartása mellett, a hatóságok felügyelete alatt megindithassa és a szükséges felmérlegelési munkálatokhoz kezdhessen.

Ezen engedély által ellenben az engedélyért folyamodó sem a kérdéses vaspálya engedélyezésére előjogot, sem valamely különbeni kizáró jogositványt nem nyer.

Ennélfogva az előmunkálati engedély ugyanazon vaspályára több különböző személynek is adathatik. Ezen engedély csak az abban határozottan kifejezett időre érvényes; mely idő eltelte után megszüntnek tekintendő; meghosszabbitása vagy

ujból megadása azonban a fennelősorolt feltételek alatt kérethetik és megadathatik.

5. §. A vaspálya épitésére való engedély kieszközlése végett a kérvény a m. kir. közmunka- és közlekedési ministeriumnál annak kimutatásával nyujtandó be.

1-ör, hogy folyamodók az előmunkálatok megtételére engedélyt nyertek;

2-or, hogy a tervezett vaspálya a közérdeknek javára szolgál;

3-or, hogy a vállalatra szükséges pénzerő mimódon lesz előállitandó;

4-szer, melléklendő még a kérvényhez az egész vállalat terve, a müszaki tervezet és a költségvetés.

A közmunka és közlekedési miniszteriumnak jogában áll a körülményekhez képest az engedélyért folyamodóktól biztositéktételt, a társulatoktól pedig annak kimutatását kivánni, hogy a résztvevők által elegendő pénzalap biztosittatott.

6. §. Mielőtt valamely vasut épitésének engedélyezését tárgyazó kérvény megelőző törvényhozási tárgyalás alapján legfelsőbb elhatározás alá terjesztetnék, gondosan megvizsgálandó, vajjon maga az épitmény s annak egyes részletei nem foglalnak-e magokban olyasmit, mi a fennálló törvényekkel vagy köztekintetekkel és más korábban nyert magán jogokkal ellenkeznék. — Különösen arra kell a pályaépitésnél ügyelni, hogy a szomszéd földeknek, épületeknek s. a. t. minden rongálása elkerültessék. E végre a közmunka- és közlekedési ministerium minden egyes esetben saját kiküldöttének vezérlete alatt szakértőkből alakitandó bizottságot rendel ki, mely a közös hadügyministerium, az illető törvényhatóságok, továbbá az érdeklett társulat és birtokosok közbenjöttével a vasutvonalat, mennyire szükséges, a helyszinén is bejárandja, a közlekedés közbiztonság és a vasutforgalom és

üzlet tekintetéből szükséges építkezési intézkedéseket megállapitja s eljárásának eredményét a magy. kir. közmunka- és közlekedési ministeriumnak helybenhagyás végett bemutatja.

7. §. A közhasználatra szolgálandó vasutépitési engedély csak egy meghatározott időre adatik. Ezen idő kilenczven évet meg nem haladhat, de a fennforgó viszonyokhoz képest kevesebb számu évekre terjedhet.

Az ilyen engedély tartalmának határideje azon napon kezdődik, melyen a vasut egészen vagy részben a közönség használatára megnyittatik

8. §. Az engedély tartamának letelte után magának a vasutnak s a földnek és területnek és a hozzá tartozó épitményeknek tulajdona, tüstént kárpótlás nélkül és közvetlen az államra száll.

A vállalat köteles a vasutat minden tartozékával együtt használható állapotban átadni. — A hatóságoknak különös kötelességévé tétetik a fölött őrködni, hogy a kiváltság idejének leteltét megelőző utolsó 5 év alatt a szükséges kijavitások azonnal megtétessenek, mire a vállalat szükség esetében kényszeritő eszközökkel szoritandó.

9. §. A vasut épitésére nyert engedélylyel rendszerint (ha az engedélyezési okmány különös megszoritásokat, vagy kikötéseket nem foglal magában) a következő engedmények járnak:

a) A vasutvállalat jogot nyer arra, hogy a jóváhagyott tervben előadott irányban vasutat épithessen.

A mennyiben az épités czéljából, s annak befejezéseig az épitőszerek szállitása végett mellékvonalak előállitása szándékoltatik, erre az épitési jóváhagyás kikérendő s ha a vonal más földjén lenne vezetendő, a földtulajdonos beleegyezését kell kimutatni.

L. az 1881: XLI. t. cz. az ideiglenes kisajátitásra vonatkozó 66-84 §§-ait.

b) A vasutvállalat az engedély megadása által az illető vasut épitésében kizáró jogot nyer annyiban, hogy az engedély tartama alatt senkinek sem szabad, a közönség használatára oly más vasutat épiteni, mely ugyanazon végpontokat uj, hadtani, politikai, vagy kereskedelmi tekintetben fontos közbenső pontok érintése nélkül kötne össze.

Ellenben a kormánynak föntartva marad, az engedély tartama alatt is szárnyvonalakra vagy az engedélyezett vasut folytatólagos irányában létesitendő vasut épitésre más magán vallalatoknak engedélyt adni vagy ilyes vasutakat államköltségen épiteni.

c) A közhasznu vasuti vállalatnak a kisajátitás joga a kisajátitási törvények értelmében megadatik, de csak azon kerületekre nézve, melyek a vállalat létesitésére nélkülözhetlenül szükségesek.

A határozat ezen szükségesség mérve iránt a közmunka- és közlekedési miniszteriumot illeti. Ezen kisajátitási jog foganatba vétele előtt köteles azonban a vasuti vállalat a föld megszerzése és azért adandó kárpótlás iránt a barátságos egyezkedést megkisérteni, s csak ezen kisérlet nem sikerülte után folyamodni a közmunka- és közlekedési miniszteriumhoz a formaszerü kisajátitási határozat hozataláért. A kisajátitási határozat jogerőre emelkedése után köteles a vasuti vállalat a kisajátitandó föld birói becsüjét az illető biróságnál kieszközölni, az e becsü által megállapitott összeget a föld tulajdonosának kifizetni, vagy azt, ha a fizetés az elfogadás megtámadása miatt vagy más jogos okokból meg nem történhetik, a biróságnál letenni, mi után a vállalat a kisajátitott föld tulajdonát megnyeri, s az épitésben e tekintetben többé nem gátoltatik.

Ha azonban a becsülésnél a birói eljárás szabályai meg nem tartattak, akkor azon tulajdonos-

nak, ki magasb kárpótlást vél igényelhetni, e tekintetben a törvény utja fennmarad.

Hasonló módon kell a határozat hozatalainál eljárni azon idegen tulajdon ideiglenes használatainak szüksége iránt is, mely a vállalat kivitele érdekében a megengedett vasutépités alatt nélkülözhetlen.

d) A vállalat az engedély által jogot nyer az épitett vasuton személyeket és tárgyakat a megállapitott árszabás szerint szállitani; a mennyiben ezen szállitás a postajog által kizárólag a póstaintézetnek nincs fenntartva.

10. §. Ellenben az engedélyezett vasuti vállalatok köztörvényekben foglalt kötelességeken kivül még következő kötelezettségeket tartoznak az állam irányában teljesiteni:

a) A vasuti vállalatok kötelesek az engedélyezett vasut kivitele előtt annak részletes terveit, melyekből emelkedései és kanyarodásai kivihetők, továbbá nyom és vágány szélességét, mely tekintetben egyenlő mértékre kell törekedni, ugyszinte a pályának megengedhető szélességét, jóváhagyás alá terjeszteni s magának a vasutnak és az egyes tárgyaknak épitésénél az általános épitészeti, valamint az elibök tüzött különös szabályokat pontosan teljesiteni.

Ide tartoznak különösen a tüzveszély- és egyéb rongálások elleni elővigyázati szabályok sat. sat.

b) A vasuti vállalatok kötelesek a köz- vagy magán tulajdonon a vaspálya épitése által okozott minden kárt megtériteni, továbbá oly intézkedéseket tenni, hogy a szomszéd földek, épületek s. a. t. a vasut által sem annak épitése közben, sem pedig később kárt ne szenvedjenek; az ilyes rongálásokért kártalanitásra köteleztetvén.

c) Ha valamely vasut által közutak, hidak, ösvények vagy egyéb közlekedési eszközök egé-

szen vagy részben háborittatnak vagy járhatlanokká válnak, a vasuti vállalat köteles a megakasztott közlekedést más módon teljesen helyreállitani.

Az elrombolt vagy járhatatlanokká vált utak, hidak sat. helyett előállitottakat azok kötelesek használható állapotban tartani, kik az előbbi utak, hidaknak sat. fönntartására köteleztettek.

Ezek azonban a vasuti vállalattól a költségek aránylagos részének megtéritését követelhetik annyiban, a mennyiben ezen utak, hidak sat. föntartási költségei a vasut épitése által szaporodtak.

A mennyiben a vasut által háboritott közlekedés helyreállitása előbb nem létezett különös épitmények p. o. hidak, gátak stb. szükségesek a vasuti vállalat által nem csak az első előállitás, hanem a jövendő fenntartás költségei is viselendők.

d) Ha a vasut valamely közuton, hidon vagy gáton vezettetik keresztül, a vasuti vállalat köteles a hatóságok rendelete szerint a biztonságnak megfelelő bekeritésről (elzárásról) gondoskodni s azokkal az ut, hid vagy gát használata iránt egyezkedni. — A bekeritésről (elzárásról) minden oly esetben is gondoskodni kell, hol valamely közut a vasuton megy keresztül, vagy abba beleszakad, vagy a hol különben p. o. állomási helyeken, köztekintetekből az illető hatóságok utasitása szerint a vasut elzárása szükségesnek mutatkozik.

e) A személyek és tárgyak szállitására s a mellékilletékekre nézve megállapitott árszabások, az illető társulat engedélyokmányában kikötött időben és módon a közmunka és közlekedési miniszteriumnak jóváhagyás végett felterjesztendők.

Az árszabás megállapitásánál minden fennforgó viszonyok, a vasut jövedelmezése, a szomszéd vasutak árszabásai sat. kellő figyelembe veendők.

Az árszabás közhirré teendő, s a kormánynak fenntartatik, azon esetben, ha a vasut a tiszta jövedelme a beruházási tőke 15% meghaladja, az árak méltányos leszállitását eszközölni.

f) A vasuti vállalat köteles a vasut üzleténél magát mindenekben a vasutüzlet iránt fennálló rendeletekhez szabni.

A vasuti vállalat ennélfogva különösen a postaküldeményeknek és a posta szolgálatbelieknek a vasuti üzletrend 58 §. értelmében ingyen szállitására köteleztetik.

Ha a kormány a vasutakat hadcsapatok vagy katonai tárgyak szállitására akarja használni, a vállalkozók kötelesek annak e czélra minden szállitásra használható eszközöket ugyanazon árszabási tételek szerinti kárpótlásért rendelkezése alá adni, melyek ezen szállitásra nézve az illető vasuttársulat engedélyokmányában, vagy külön általános szabályokon megállapitva vannak.

g) A vasuti vállalat köteles a szomszéd vasutakkal (akár legyenek azok az engedélyezés idejekor már kiépitve, akár pedig csak később épittessenek) a menetrend a vasut és az üzleti eszközök kölcsönös használása tekintetében, s átalában a kölcsönös forgalmi viszonyok rendére nézve egyetértőleg megállapodni.

Ha e tekintetben barátságos egyesség létre nem jőne, vagy a történt megállapodás a közérdekeknek meg nem felelne, a közmunka- és közlekedési miniszterium a megkivántató intézkedéseket hivatalból megteendi, mely rendelkezéseknek a vasuti vállalatok engedelmeskedni tartoznak.

h) A vasuti vállalatok tartoznak az álladalmi távirdavonalnak a vasut mentében saját területökön felállitását, vagy netaláni saját táviró készületeiknek használását ingyen megengedni.

i) A vasuti vállalatok a kormány különös engedelme nélkül nincsenek feljogositva kötelezvények vagy részvényekre eszközlendő ráfizetések alakjában kölcsönöket kötni.

A vasuti vállalatoknak fennebbi kötelezettségei zsinórmértékül szolgálnak annyiban, a mennyiben az erre vonatkozó engedélyokmányban különös kivétel nem foglaltatik. A kormány megitélésére bizatik ugyanis, valamely vasuti vállalatot a fennforgó különös viszonyokhoz képest az egyik, vagy másik kötelezettség alól felmenteni, vagy más részről egészen különös esetekben p. o. ha az állam által a vállalat irányában kamatbiztosիték vállaltatik sat., az engedély megadásánál még más kötelezettségeket kikötni.

11. §. Az adott vasuti engedély elenyészik:

a) ha azon idő letelt, melyre az engedély adatott;

b) ha azon határidő meg nem tartatik, mely a pálya vagy egyes pályadarabok befejezésére, nemkülönben az üzlet megnyitására az engedélyokmányban világosan kiszabatott, föltéve, hogy e tekintetben különös figyelemre méltó okokból p. o. elháríthatlan és előre nem látott események miatt a kormánytól kivételes elnézés ki nem eszközöltetett.

A b) esetben a földek épületekre nézve sat. szerzett tulajdonjog (azok törvényes kisajátitásának fönntartása mellett) a vállalkozóké marad ugyan, azonban a kormánynak szabadságában áll a kérdéses vasutépitésre az engedélyt valamely más későbbi vállalatnak adni, vagy ezen épitést államköltségen létesiteni.

12. §. Ha valamely vasuti vállalat az illetékes hatóságok rendelkezéseinek ismételt intések daczára sem engedelmeskedik, vagy ha az engedélyokmány, avagy a vasuti üzletrend lényeges határozatai

ellen cselekszik; a közmunka- és közlekedési minisztérium az engedélyezett vasutnak az üzleti vállalat veszélyére és költségén eszközlendő lezárolását rendelheti.

13. §. Az e határozatok foganatositására vonatkozó ügyek a birói ut kizárásával kizárólag a közigazgatási hatóságok elé tartoznak.

B) A helyi érdekü vasutakra vonatkozó intézkedések.

Habár a vasutak technikai, forgalmi és különösen gazdasági tekintetben többféleképen osztályoztatnak, ugy a vasuti jog szempontjából csak azon osztályozás jöhet figyelembe, mely azok épitésére, létviszonyaira, forgalmára és egyébként külön jogszabályozást igényel.

A magyar vasuti törvényhozás 1880-ig a vasutakat első- és másodrendü vasutakra osztályozta, anélkül azonban, hogy ezeket külön jogi szabályozásban részesitette volna. Egyedül az illető engedélyi okmányokban mutatkozott a különbség, melyekben az államhatalomnak szükebb vagy tágabb hatalomkör biztosittatott. Az épitésre és a forgalomra vonatkozó szabályok mindkét osztálynál azonban egyformák voltak.

Az 1880: XXXI. t.-cz. meghozatala óta a vasutak általában két csoportra osztályozhatók, és pedig rendes üzletü és helyi érdekü vasutakra.

Ez utóbbiaknak czélja, hogy az illető vidék forgalmi és közgazdasági igényeinek megfeleljenek.

Hazai mostoha utviszonyaink, és azon körülmény, hogy némely vidéken, mint p. o. a nagy

magyar alföldön az utépitési anyag teljes hiánya miatt, első osztályu utak épitése rendkivüli nagy pénzáldozatokba kerül, azon körülmény továbbá, hogy a legjobb ut is a vasut hiányát csak részben pótolná, — arra inditotta a magyar törvényhozást, hogy ilyen első sorban az illető vidék forgalmi és közgazdasági igényeinek megfelelő — helyi érdekü — vasutak épitését és forgalmát felette megkönnyitette.

Eme törvény különös jelentőséget nyert az által, hogy benne a vasuti jogra vonatkozó némely igen fontos általános szabály foglaltatik, és hogy ez az első eset, hogy a magyar törvényhozás a vasutakkal szemben ily határozottan foglalt állást.

Ilyen általános szabályok, melyek általában az állam fennhatósági jogának erélyes megóvását czélozzák, a háramláson kivül még a következők:

1. Az engedélynek vagy a vasut tulajdonának másra való ruházása csak a kormány beleegyezése mellett eszközölhető;

2. fentartatik az állam részére azon jog, hogy a vasut tulajdon- és birtokjogát az esetre megválthassa, ha egy oly fővonal létesittetik, mely ugyanazon irányban lesz vezetendő, mint az engedélyezett helyi érdekü vasut. A megváltási ár tekintetében is provideál a törvény;

3. a vitel- és a fuvarbérek maximuma az engedélyokmányban megállapitandó;

4. mihelyt az engedélyezett pálya tiszta jövedelme egymásután következő három éven az engedélyokmányban megállapitott tőke 7%-ára emelkedik, jogában álland a kormánynak a vállalat meghallgatása mellett, az árszabást megfelelőleg leszállitani;

5. a helyi érdekü vasuti társulat mint ilyen csak akkor alakulhat meg, alapszabályait csak akkor jegyeztetheti be a czégjegyzékbe, ha törzs-

részvényeire a névérték 30%-a az ezen törvényben előirt módon biztositva van;

6. elsőbbségi részvények és elsőbbségi kötvények csak a törvényben meghatároczott értékben és feltevések mellett és mindig csakis a közmunka- és közlekedési, valamint a pénzügyminiszter előleges jóváhagyása mellett adhatók ki. Ilyen esetben az elsőbbségi részvényeket a törzsrészvényekkel szemben megillető előjogok az alapszabályokban állapitandók meg.

A helyi érdekü vasutak épitési engedélyét a miniszterium adja meg, köteles azonban minden engedélyezést az országgyülésnek bejelenteni.

Az előnyök és kedvezmények, melyekben a helyi érdekü vasutak részesülnek, továbbá egyéb az épitésük és forgalmukra vonatkozó intézkedések a törvényben részletesen felsoroltatván, azokat külön felemliteni felesleges.

Az 1880: XXXI. törvény szövege a következő:

1. §. Helyi érdekü, vagyis oly vasutak, melyeknek fő czélja, hogy az illető vidék forgalmi és közgazdasági igényeinek megfeleljenek, a jelen törvényben foglalt feltételek alatt és kedvezmények mellett, a miniszterium által engedélyezhetők. Minden ilyen engedélyezés, az engedélyezést követő 14 nap alatt, ha pedig a törvényhozás nem lenne együtt, a szünetet követő nyolcz nap alatt az országgyülésnek bejelentendő.

A törvényhozásnak marad fentartva ezentul is oly vasutak engedélyezése, melyek két vasutvonal összeköttetésére szolgálnak, vagy egyes fővonalaknak főirányukban kiegészitő részét képezik; valamint azok is, melyek a jelen törvény határozataitól eltérő feltételek és kedvezmények mellett lennének kiépitendők.

2. §. Helyi érdekü vasutakra az engedély legfelebb 90 évre adható, mely idő lejárta után ezek

minden kárpótlás nélkül az állam tulajdonába jutnak. Az engedélynek vagy a vasut tulajdonának másra való átruházása csak a kormány beleegyezése mellett eszközölhető. Fentartatik egyszersmind az állam részére azon jog, hogy a vasut tulajdon- és birtokjogát az esetre megválthassa, ha egy oly fővonal létesittetik, mely ugyanazon irányban lesz vezetendő, mint az engedélyezett helyi érdekü vasut.

A megváltási ár gyanánt az engedélyokmány keltétől számitott tiz év alatt azon összeg szolgál, mely az engedélyokmányban megállapitott épitési tőkének felel meg, tiz éven tul pedig az utolsó hét év tiszta jövedelme vétetik a megváltási ár megállapitásának alapjául oly módon, hogy a két legmostohább év jövedelmének levonása után fenmaradó öt évi jövedelmi átlag, öt százalékkal tőkésitve, képezendi a megváltási összeget, mely azonban az esetben, ha a vasut minden állományában és beruházásában üzletképes állapotban van, az engedélyokmányban megállapitott épitési tőkénél csekélyebb nem lehet.

3. §. Az épitést, felszerelést és üzletet illetőleg mindazon könnyebbségek s kedvezmények megadatnak, melyek megadását az üzlet biztossága megengedi.

4. §. A helyi erdekü vasutak felmentetnek:

a) az üzleti távirda létesitésétől mindaddig, mig azokon a vonatok nem találkoznak, vagy mig az éjjeli szolgálat életbe nem lép;

b) a posta czéljaira megkivántató hivatalos és lakhelyiségek ingyenes előállitásának s fentartásának és a posta ingyenes szállitásának kötelezettsége alól; ha azonban az ily vasutakon rendes napi közlekedés lép életbe, a postaszállitásért a postaigazgatóság és a vasuti vállalat közt egyezségileg megállapitandó mérsékelt dij fizetendő;

c) a naponkinti rendes vonat közlekedésének berendezésétől; e tekintetben kötelezendő azonban az illető vállalat, hogy hetenkint legalább háromszor, előre meghatározott s előre közhirré tett időben közlekedő vegyes vonatot járasson;

d) a kormány felügyeleteért járó dijak fizetése alól.

5. §. Ugyane vasutak részére biztosittatik:

a) az épités tartamára a bélyeg- s illetékmentesség, az épitési, illetőleg befektetési tőkének bármi módon való beszerzése, valamint az épités és felszerelés biztositása czéljából kötött minden szerződés, a pályatelekkönyvezésnél s kölcsönök be- és kitáblázásánál előforduló összes beadványok s egyéb okmányok, ugy nemkülönben a pálya czéljaira szükséges földterületek s dologi jogok átruházását, épitési és felszerelési anyagok szállitását, készpénzfizetéseknek részvények átvétele mellett, vagy a nélkül való teljesitését, végre a hozzájárulás bármiféle más nemét vagy módját tárgyazó okmányok részére;

b) bélyeg- és illeték-mentesség a törzs- és elsőbbségi részvények, elsőbbségi kötvények, valamint az ideiglenes jegyek első kiadására;

c) teljes mentesség a nyilvános számadásra kötelezett társulatok és egyletek adója, illetőleg a kereset- s jövedelmi adó, valamint a törzsrészvény, elsőbbségi részvény és kötvény-szelvényadó és végre a szelvénybélyeg fizetése alól, az engedélyokmány keltétől számitott 30 év tartamára. Megszünik azonban ezen adómentesség, az engedélyokmány keltétől számitott tiz év mulva, a mint a vállalat tiszta jövedelme a nevezett adóösszegeknek az üzleti számlába való felvétele után is az engedélyezett épitési tőke 6% kamatjánál magasabb leend.

6. §. A jelen törvény hatályba lépte után engedélyezett helyi érdekü vasutakon a szállitási

adó az engedélyezés napjától számitott 10 éven át nem szedetik.

7. §. Ha ily vasutak épitése által a kincstári, valamint az állami kezelésben levő alapitványi javak érdekelvék, azok az épités költségeihez hozzájárulni tartoznak.

Az érdekeltség kérdése és a hozzájárulás mérve iránt az illető javakat kezelő szakminiszterrel, és a mennyiben ez nem a pénzügyminiszter, a pénzügyminiszterrel egyetértőleg a közmunka- és közlekedési miniszter határoz.

8. §. A magyar állam tulajdonát képező vasutak kötelesek a vonalaikba beágazó helyi érdekü vasutak részére:

a) közösen használandó pályaudvaraikon a szolgálatot a tényleges költségek megtéritése mellett teljesiteni;

b) kivánatra a vidéki vasutak üzletét szintén a tényleg felmerülő költségekért vezetni;

c) az e vasutak számára szükséges épitési anyagokat önköltségen szállitani.

9. §. A községek feljogositvák ily vasutak részére legfeljebb 10 évre kiterjedő kamatbiztositást, vagy másnemü segélyezést átvállalni.

E részbeni határozatuk azonban csak az esetre bir érvénynyel, ha azt az illetékes törvényhatóság közbenjöttével a belügyminiszter, illetőleg a bán, a pénzügyminiszterrel egyetértőleg helybenhagyta.

Szabadságukban áll a községeknek a törvényszerü helybenhagyás feltétele mellett, hogy a vidéki vasutak részére teljesitendő munkákért, pénzbeli fizetésekért, vagy bármely más, általuk szabadon választandó szolgálmányokért vállalati czimleteket, a köztük és a vállalat közt megállapitandó módon és értékben átvehessenek s e czélból megfelelő, azonban csak a mondott czélra fordítható kölcsönöket felvehessenek.

A vállalat kérelmére az érdekeltek kimutatott beleegyezésével az engedélyokmányba felvehető, hogy az ily módon elvállalt kötelezettség után esedékes összegek közigazgatási uton hajtassanak be.

10. §. A törvényhatóságoknak jogukban áll a helyi érdekü pályák építését közmunkájuknak vagy közmunka-váltságuknak egy részével segélyezni.

E rész megszabásánál irányadó leend, hogy a törvényhatóság területének mily része lesz a vasut által érdekelve.

A közmunka csak az épités idejére s legfeljebb három évre ajánlható fel természetben, mig a közmunka alapból való ilynemü segélyezést a törvényhatóságok legfeljebb 10 évre biztosithatnak előre; e részbeni határozatuk azonban csak akkor lép érvénybe, ha azt a közmunka- s közlekedési miniszter helybenhagyta.

11. §. A helyi érdekü vasutak részére igénybe vehetők különben:

a) a közutaknak a közönséges kocsi-közlekedésre okvetlenül nem szükséges részei;

b) a vizszabályozási védtöltések.

Ezeknek igénybevétele esetében azonban az ut, illetőleg töltés igénybevétele s fentartásának módja és aránya iránt a vasut engedélyese s az ut, vagy töltés tulajdonosai közt egyezségek létesitendők, mely egyezségek, vagy az azoknak esetről-esetre szükségessé vált módositását tárgyazó megállapodások, a közmunka- és közlekedési minisztérnek jóváhagyás végett bemutatandók.

12. §. A vitel- és fuvarbérek maximuma az engedélyokmányban megállapitandó.

Mihelyt az engedélyezett pálya tiszta jövedelme egymásután következő három éven az engedélyokmányban megállapitott tőke 7%-ára emelkedik, jogában álland a kormánynak, a vállalat

meghallgatása mellett, az árszabályt megfelelőleg leszállitani.

13. §. Ha a helyi érdekü vasut kiépitése és üzlete czéljából alakitandó társaság törzsrészvényeire a névérték 30%-a részint készpénzben befizetve, részint a lekötött ingatlan értéke által kétszeres fedezetet nyujtó jelzálogi bekebelezés által biztositva, részint pedig községek és törvényhatóságok által törvényszerü módon vállalt kötelezettségek által fedezve van: a társaság mint ilyen megalakulhat és az alapszabályokat a kereskedelmi czégjegyzékbe bejegyeztetheti.

Az engedélyokmányban vagy az alapszabályokban meghatározott czimleteket (elsőbbségi részvényeket, elsőbbségi kötvényeket) azonban a 14-ik §. korlátai között csak akkor bocsájthatja ki, — és az épités tényleges megkezdésére az engedély csak akkor adható meg, ha a törzs-részvénytőkének 30%-a készpénzben befizettetett.

14. §. Elsőbbségi kötvények csak az esetben adhatók ki, ha azoknak kamatozását és törlesztését a vidéki érdekelt birtokosok biztositják; ezen biztositék megitélése a közmunka- és közlekedési miniszterre és a pénzügyminiszterre bizatik.

Az elsőbbségi kötvények az engedélyokmányban megállapitott tőkének legfeljebb két ötödrészét képezhetik.

Az elsőbbségi kötvények az elsőbbségi részvényekkel együtt az engedélyokmányban megállapitott tőkének három ötödrészét nem haladhatják meg.

Az elsőbbségi részvényeket a törzsrészvényekkel szemben megillető előjogok az alapszabályokban állapitandók meg.

15. §. E törvény végrehajtásával a közmunka- és közlekedési-, a pénzügyi- és a belügy-miniszterek — illetőleg a bán — bizatnak meg.

C) A gőzmozdonyu vasutak tervezése és épitése tárgyában beadandó kérvények felszerelése.

Az 1868. évi ápril 20-ikán az országgyülés jóváhagyásával kiadott vasutengedélyezési rendelet 6. §-a szerint a vasutengedélyezési tárgyalások csak az előzetesen foganatositott közigazgatási bejárások után tarthatók meg, a midőn a közmunka- és közlekedésügyi miniszter már birtokában van az ezen tárgyalások czéljaira szükséges kimeritő adatoknak és ismeri az összes érdekeltek kivánalmait is.

Minthogy a gyakorlat ettől eltért, ezért a közmunka- és közlekedési miniszter 1885. évi 40,003 sz. rendeletében az engedélyezési rendelet fentemlitett intézkedés betartását rendeli el és egyszersmind a gőzmozdonyu vasutak tervezése és épitése tárgyában beadandó kérvények felszerelését ujból — az előbbitől eltérő módon szabályozza.

E rendelet szövege a következő:

Az eddigi gyakorlattól eltérőleg, jövőre az országgyülési jóváhagyással 1868. évi április hó 20-án 4,973. sz. alatt kibocsátott vasutengedélyezési rendelet értelmében, a vasutengedélyezési tárgyalások csak az előzetesen foganatositott közigazgatási bejárások után fognak megtartatni, a midőn a közmunka- és közlekedésügyi miniszter már birtokában leend az ezen tárgyalások czéljaira szükséges kimeritő adatoknak és ismerendi az összes érdekeltek kivánalmait is.

Ennek folytán és tekintettel a mai, már minden téren fokozottabb igényekre, az épitési engedélyekért beadandó kérvények felszerelésére s a terv és irásbeli mellékletek mikénti kiállitására vonatkozólag 1868. évi május hó 7-én 4,378. sz. a. kiadott itteni rendeletet ezennel hatályon kivül he-

lyezem s a helyett a következőket rendelem, ugymint:

1. §. Az engedélyt kérő által a közigazgatási bejárás elrendelése, illetve az engedélyezés céljából rendszerint először csakis az általános tervek mutatandók be és csak ezeknek a közmunka- és közlekedésügyi miniszterium által történt megbirálása után terjesztendők be a részletes tervek.

Az általános tervezethez tartoznak a következők:

1. Általános átnézeti térkép 1:75,000, vagy 1:144,000 léptékben.

2. Topographiai térkép 1:25,000, vagy ha ilyen meg nem kapható, 1:28,800 léptékben, a tervezett vonal által netán érintett bányatelepek kitüntetésével.

3. Helyzeti rajz a vonal hegyi vagy egyébként nehéz jellegü szakaszairól, 1:2,880 léptékben, rétegvonalakkal, illetve magassági mérjegyekkel.

A rétegvonalak oly sürüen, illetve a magassági mérjegyek oly számban rajzolandók be, hogy azokból a terepviszonyok eléggé elbirálhatók legyenek.

4. Általános hosszszelvény a 2. pont alatt emlitett topographiai térkép hosszléptékében és százszor nagyobb magassági léptékben.

5. Müszaki leirás, melyben a vonal vezetése, a netaláni variánsok, az irány, emelkedési és terepviszonyok, az állomások száma, valamint a tervezett létesitmények szerkezete, kiviteli módja és minősége, minden költségvetési fejezetre nézve kimeritően ismertetendők.

Ha az engedélyt kérő más pályáknál már jóváhagyott szerkezeteket kiván alkalmazni, a müleirásban ezen körülmény is felemlitendő.

6. Tájékoztató jelentés a pálya kiépitése által elérendő közgazdasági és egyéb előnyökről és azon

tényezőkről, melyekre engedélyt kérő a pálya jövedelmezőségét alapitja, továbbá az üzlet czélba vett berendezéséről, közös állomásokról, szárnyvonalakról, stb.

7. Általános költségvetés a következő czimek szerinti csoportozatban:

I. Az előzetes és épitési tervezés, valamint az épitési vezetés és felügyelet;
II. a kisajátitás;
III. az alépitmény;
IV. a felépitmény (a pálya kavicsolásával);
V. a magas épitmények;
VI. a pálya-elzárás és beosztás;
VII. a távirda és egyéb jelzők;
VIII. a pálya berendezése és felszerelése;
IX. a forgalmi eszközök;
X. tartalékalap- és
XI. az időközi kamatok.

2. §. Az általános terveknek a közmunka- és közlekedésügyi miniszter által eszközölt megbirálása után és a tett észrevételek szemmel tartásával kezdhető meg a részletes tervek kidolgozása, melyeknek elkészülte után a már elbirált általános tervekkel egyetemben felterjesztendők a következő müveletek, u. m.:

1. Részletes helyszinrajz 1:2880 léptékben, melybe a birtokrészletek (parczellák) is berajzolandók és pedig a vonaltól jobbra és balra oly szélességben, hogy az akadálytalan közlekedés és vizlevezetés czéljából szükségelt létesitmények megállapitása körül a közigazgatási bejárás alkalmával akadályok még akkor se merüljenek fel, ha kisebb vonal-eltolások lesznek eszközlendők. Ezen helyszinrajzban a pályanyom, a mütárgyak — ez utóbbiak a tervezett nyilások kitételével — utátjárók, párhuzamos utak, ut- és vizszabályozások — azok szélességük megjelölésével — valamint az állomá-

sok helye és az azokhoz vezető hozzájáró utak csak egyszerü szines vonalak által lesznek kitüntetendők.

A községek határai a helyzetrajzban pontosan és feltünően kiemelendők és a pálya által szelt megyék és községekről külön jegyzék is csatolandó.

2. Részletes hosszszelvény 1 : 2880 hosszusági és 1 : 288 magassági léptékben, melyben kitüntetendők mindazon létesitmények, melyek a részletes helyszinrajzban megjelöltettek, továbbá berajzolandó és mérjegyekkel ellátandó mindenütt a gondosan kipuhatolandó legmagasabb árviz is.

3. A pályatest szabványszelvénye és jellemző keresztszelvények: nagyobb töltések és bevágásoknál a pálya vezetésére igénybeveendő közutak és védtöltéseknél, valamint oly helyeken, hol védmüvek vagy biztositások vannak kilátásba véve.

4. A nagyobb hidak nyilásainak megállapithatása végett megkivántató vizmütani adatok, rajzok és számitások.

5. Részletes költségvetés, melyben hasonlóan — az 1. §. 7. pontja alatt emlitett czimek szerinti csoportositással — az egyes czimek alatti költségek a pálya jellegének és a fenforgó müszaki nehézségeknek megfelelőleg, külön-külön részletezendők.

A költségvetés bekezdésében a költségek fejezetenként összegezve is kitüntetendők és pedig az egész vonalra és külön rovatban pályakilométerre is kiszámitva.

3. §. Róna, vagy dombos tájakon épitendő könnyü jellegü vasutak közigazgatási bejárásának, illetve engedélyezésének kinyerése czéljából az 1. §-ban emlitett rendszerinti eljárástól eltérőleg, az általános tervekkel egyidejüleg a részletes tervek is bemutathatók.

4. §. Az 1. és 2. §-ban felsorolt müveletek, melyek minden rajz- és irásbeli mellékleteikkel együtt kivétel nélkül két teljes példányban lesznek benyujtandók, 21 cm. széles és 34 cm. magas alakban összehajtva készitendők, és az engedélyt kérő, valamint a tervező mérnök által is aláirandók.

Tervezetek, a melyek ezen szabályzat határozmányainak meg nem felelnek, kiegészités vagy átdolgozás végett mindenkor vissza fognak küldetni.

5. §. A tervezett vonal közigazgatási bejárása csakis akkor lesz elrendelhető, ha az előbbi §-okban részletezett müveletek a közmunka- és közlekedésügyi miniszterium részéről megfelelőnek találtattak s illetőleg, ha a megejtett előleges helyi szemle alapján esetleg elrendelt változtatásokra vonatkozó variánsok tervei is már hasonló részletességgel elkészittettek.

6. §. Az engedélyt kérő a közmunka- és közlekedésügyi miniszterium által elrendelt helyszini szemlék, a közigazgatási bejárás és pótbejárás, valamint a netán elrendelt egyéb tárgyalások költségeit viselni tartozik.

7. §. A mint az engedélyokmány kiadatott, az engedélyezett vonal a közmunka- és közlekedésügyi miniszterium határozatai nyomán véglegesen kitüzendő, lejtmérezendő, és annak tervezete az épitésre megkivántató részletességgel kidolgozandó, minek megtörténtével a következő tervezetek lesznek egymásután és az engedélyokmányban megállapitott határidőkben és módon ide felterjesztendők.

1. Az épitési helyzetrajz, 1:2880 léptékben, a pályatest és a mellékletesitmények szabatos kitüntetésével, és

2. Az épitési hossz-szelvény, 1:2880 hosszusági és 1:288 magassági léptékben.

3. A sin- és kapcsolószerek pontos rajza, természetes nagyságban, a hordképességre vonatkozó számitásokkal és a talpfa-beosztással együtt.

4. Az állomások tér- és vágányzati rajzai, 1 : 1000 léptékben.

5. Az al-, fel- és magas-épitmények szabványrajzai, továbbá a pályaelzárás, jelzők és forgalmi eszközök részlettervei.

6. A szabványostól eltérő épitkezésekről, valamint a nagyobb hidakról s azok felszerkezeteiről külön részletrajzok mutatandók be, mely utóbbiakhoz mindenkor az erőtervek, valamint a vonatkozó súly- és nyugtani számitások is melléklendők lesznek.

Az 1. és 2. pontok alatt emlitett tervek felterjesztése mellőzhető az esetben, ha a közigazgatási bejárás alapjául szolgált részlettervek a közmunka- és közlekedésügyi miniszter által az épitési engedély megadására alkalmasoknak találtattak.

8. §. A mennyiben az előbbi §-ban 1. és 2. pontok alatt emlitett épitési tervekben a bejárási tervvel szemben oly indokolt eltérések vagy vonalváltozások fordulnának elő, melyek a közigazgatási bejárás határozmányainak részbeni módositását igényelnék: az illető pályaszakaszokra nézve pótbejárás lesz foganatositandó.

Vonalváltoztatás esetén a közigazgatási bejárásnál alapul szolgált pályanyom is mindenkor pontosan kitüntetendő az épitési helyzetrajzban.

9. §. Mindaddig, mig az épitési engedély meg nem adatott, ugyszintén mig az 1881 : XLI. t.-czikk illető határozmányainak elég nem tétetett, a vasut kivitelét megkezdeni nem szabad; ép ugy tiltva van az olyan részlettervek végrehajtása is, melyek a közmunka- és közlekedésügyi miniszter által előzőleg jóváhagyva nem lettek.

A közlekedés és vizfolyás biztositására a közigazgatási bejárás alkalmával megállapitott intézkedések az érdekeltek beleegyezése esetén is csak a közmunka- és közlekedésügyi miniszterium jóváhagyásával változtathatók meg.

10. §. Minden tervezet a rajz- és irásbeli mellékletekkel együtt a fentebbi §-okban elöirt alakban, két példányban s a tervező, illetőleg az engedélyes vagy jogutódja jogerejü aláirásával ellátva nyujtandó be.

11. §. Az engedélyezett vaspálya befejezése után az engedélyes vagy jogutódja köteles bemutatni az összes létesitményekről a müszaki felülvizsgálat czéljaira alkalmas terveket, melyeknek a tényleges kivitellel mindenben egyezniök kell.

12. §. Végre köteles az engedélyes, illetve jogutódja a pálya kiépitése után az engedélyezett pályavonal s létesitményeiről a cs. és kir. közös hadügyminiszterium vagy képviselői által kivánt müszaki müveleteket a közmunka- és közlekedésügyi miniszterium utján a cs. és kir. közös hadügyminiszterium részére egy-egy példányban felterjeszteni.

II. A kisajátitásról.

A magánjog szempontjából a kisajátitás a tulajdonjognak azon megszoritása, melynél fogva a tulajdonos a közérdek szempontjából a törvény által meghatározott esetekben a tulajdonát képező ingatlan birtokot tulajdonul vagy csupán haszonélvezetül, határozott vagy határozatlan időre átengedni tartozik.

A vasuti jog szempontjából azonban a kisajátitás még tulajdonszerzési módnak is tekintendő, a mennyiben a vasuti vállalatok rendszerint kisa-

játitás utján szerzik meg azon földterületek tulajdonjogát, melyekre a vasutépités- és forgalomhoz szükségük van.

Főelv a kisajátitásnál, hogy annak csakis közérdekből van helye.

A kisajátitási jogot minden egyes vállalat részére, — a mennyiben azt nem külön törvény adja meg, vagy külön törvény másként nem intézkedik, — a közmunka- és közlekedési miniszter engedélyezi.

A vállalat terveinek előmunkálataira az engedélyt rendszerint szinte a közmunka- és közlekedési miniszterium adja meg; mindazonáltal községi utak épitésénél a csupán egy község területén helyi forgalom czéljából létesitendő vasutak épitésénél, valamint azon esetben, midőn az állóvizek és mocsárok lecsapolása, az alagcsövezés, a belvizek levezetése, az árvizek elleni védtöltések emelése, végül pedig a futó homok meggátlása végett alakult vállalatok csak egy község határára szoritkoznak, az előmunkálati engedélyt az illető törvényhatóság alispánja vagy polgármestere is megadhatja.

A kisajátitás tárgyát csakis ingatlan képezheti s a kisajátitást nem akadályozhatja sem a kisajátitandó ingatlannak, sem a tulajdonosnak minősége.

A kisajátitó a kisajátitás által az ingatlannak tehermentes tulajdonjogát vagy időleges használatát szerzi meg, de nem szerzi meg a kisajátitó vállalat azon jogokat, melyek a kisebb királyi haszonvételi jogok tekintetében, valamint az arányositás vagy urbéri rendezés és elkülönités tárgyát képezhető közös területekre nézve a kisajátitott ingatlan tulajdonosát megilletnék; mert ezen jogok a kisajátitást szenvedő tulajdonos sajátjai maradnak.

Habár a kisajátitás a közérdek igényeinek kielégitését czélozza, mindazonáltal a törvényhozás arról is gondoskodott, hogy a magánérdeken se ejtessék csorba. Igy ha a vállalat létesitésére valamely birtoktestnek csak egy része vétetik kisajátitás alá, köteles a vállalat arról gondoskodni, hogy a felülmaradó birtokrészek előbbi rendeltetésükre czélszerüen használtathassanak, sőt valamely birtoktest egy részének kisajátitása esetében a tulajdonosnak joga van a törvény által egyenkint felsorolt esetekben az egész birtoktest kisajátitását kérni.

A kisajátitandó területen levő épület, vizmü vagy más tartozék pedig mindig csak egészben lehet tárgya a kisajátitásnak.

A szomszédbirtokosok birtokainak használata nem akadályozható, s a szükségen tul meg nem nehezithető, minél fogva köteles a kisajátitó a szomszédbirtokhoz jutásra, az átjárásra és a marhaáthajtásra szükséges utakat, átjárókat és hidakat, valamint a viz levezetésére szükséges árkokat, csatornákat és zsilipeket az illető községben létező több hasonmüvek módjára előállitani, jogában állván az e czélra szükséges területeket a kisajátitási tervbe szintén felvenni.

Gőzmozdonyu vasutak és gőzhajózásra szánt vizi utak vállalatai kötelesek a kisajátitási tervbe belefoglalni azon épületeket is, melyek a szabályszerü tüztávlat körén belül esnek.

A kisajátitás mindig valódi és teljes kártalanitás mellett eszközöltetik és a kártalanitási összeg rendszerint szakértők által állapittatik meg.

A kártalanitási eljárásra azon törvényszék illetékes, a mely a kisajátitandó ingatlannak birtokbiróságát képezi.

A törvényszék a kisajátitási tárgyalás vezetésére kebeléből egy birói tagot és egy tollvezetőt küld ki.

A biró mindenek előtt a kisajátitó és érdeklett tulajdonos és telekkönyvi érdeklettek közt a barátságos egyezséget köteles megkisérleni, s csak az esetre, ha az sikerhez nem vezetne, állapittatik meg a kisajátitandó ingatlan értéke.

Nálunk a kisajátitást az 1868. LV. és LVI. t.-cz. szabályozta, mely törvényczikkek azonban az 1881. XLI. t.-cz. által hatályon kivül helyeztettek.

A most érvényben levő 1881. XLI. t.-cz. intézkedései a következők:

I. FEJEZET.

Általános határozatok.

1. §. Kisajátitásnak csak közérdekből és csak a következő esetekben van helye:

1. közutak és közhidak épitésére;

2. közhasználatra szolgáló gép- vagy lóerejü vasutak létesitésére;

3. hajózásra, árvizek levezetésére vagy öntözésre szolgáló csatornák épitésére;

4. Folyóvizek szabályozására;

5. állóvizek és mocsárok lecsapolására, alagcsövezésekre és belvizek levezetésére;

6. árvizek elleni védtöltések emelésére;

7. közhasználatra szolgáló kikötők, parti rakhelyek (dock) és közraktárak épitésére;

8. futó homok meggátlására;

9. távirdák felállitására;

10. hadi erőditésekre;

11. állami épületek és intézetek létesitésére és a szabadságvesztés-büntetés végrehajtására rendelt épületek és intézetek biztosságának eszközlésére;

12. a fennebbi pontokban elősorolt vállalatok (munkálatok) nagyobbitására vagy czélszerübb berendezésére;

13. mindazon esetekben, melyekben a kisajátitást külön törvény állapitja meg.

2. §. Községekben az 1. §-ban elősorolt eseteken felül közérdekből helye van még a kisajátitásnak uj utczák és közterek nyitására, köztemetők és közdülő-utak létesitésére, községi iskolák, közkórházak, közfürdők, katonai laktanyák és az azokhoz tartozó épületek épitésére, közhasználatra szolgáló viz- és gázvezetékekre, valamint a köztisztaság és közegészség czéljából tervezett csatornák előállitására; — s mindezen vállalatok nagyobbitására vagy czélszerübb berendezésére.

3. §. Törvényhatósági joggal felruházott városokban, valamint a rendezett tanácscsal és egyszersmind tizezernél több lakossal biró városokban az 1. és 2. §-ban elősorolt eseteken felül közérdekből helye van még a kisajátitásnak utczák és közterek szabályozására, továbbá közegészségügyi, kereskedelmi, forgalmi és közbiztossági czéloknak szolgáló középületek és intézetek létesitésére; — s ezek nagyobbitására vagy czélszerübb berendezésére.

4. §. Budapest főváros területén az 1., 2. és 3. §-ban elősorolt eseteken felül közérdekből helye van még a kisajátitásnak közmüvelődési és szépitési vagy bármely más közczélra szolgáló középületek és intézetek létesitésére s ezek nagyobbitására vagy czélszerübb berendezésére.

5. §. A kisajátitási jogot minden egyes vállalat részére, — a mennyiben azt nem külön törvény adja meg, vagy a külön törvény másként nem intézkedik, — a közmunka- és közlekedési miniszter engedélyezi.

Olyan vállalatoknál vagy munkálatoknál, melyek létesitésére a fennálló törvények értelmében hatósági engedély vagy jóváhagyás kivántatik meg, a kisajátitási jog csak akkor engedélyezendő, ha az

illető vállalat az erre hivatott hatóság által engedélyeztetett, vagy ha az illető munkálatnak létesitése az arra illetékes hatóság által elhatároztatott.

6. §. Ha Budapest főváros területén az 1., 2., 3. és 4. §-ban elősorolt valamely vállalatnak vagy munkálatnak végrehajtása a főváros kezdeményezése nélkül a kormány részéről határoztatott el, a határozat ellen a főváros azon miniszterhez, ki a munkálatot elhatározta, a hivatalos értesitéstől számitandó 15 nap alatt előterjesztést intézhet; s azon esetben, ha a felmerült nehézségek kölcsönös felvilágositások utján meg nem szüntethetnének, a munkálat csak a törvényhozás engedélyezése után hajtathatik végre.

7. §. Az 1. §-ban elősorolt vállalatok terveinek előmunkálataira az engedélyt rendszerint a közmunka- és közlekedési miniszter adja meg.

Községi utak épitésénél, a csupán egy község területén helyi belforgalom czéljából létesitendő vasutak épitésénél, valamint azon esetekben, melyekben az 1. §. 5., 6. és 8. pontjaiban elősorolt vállalatok csak egy község határára szoritkoznak: az előmunkálati engedélyt az illető törvényhatóság alispánja vagy polgármestere is megadhatja.

A 2., 3. és 4. §§-ban elősorolt esetekben az előmunkálati engedélyt az illető törvényhatóság alispánja vagy polgármestere adja meg.

8. §. Az előmunkálatokra kiadott engedély alapján a vonalirányok megállapitása s a vállalat tervének elkészitése czéljából szükséges müszaki munkálatokat és anyagkutatásokat mindenki köteles birtokán ingyen eltürni.

A vállalkozó az előmunkálatok megkezdésének helyét és idejét a megkezdés előtt legalább 3 nappal az illető község elöljáróságának bejelenteni tartozik; s az elöljáróság erről az érdekelt birtoko-

sokat egyénenként vagy a helyi szokásnak megfelelő hirdetményben értesiti.

Ha az előmunkálatok foganatositása alkalmával valakinek kár okoztatnék, azt az előmunkálatokat késziti azonnal megtériteni kötelesek. — Ezen kártéritési kötelezettség biztositása végett valamelyik érdekelt fél kérésére az illető törvényhatóság alispánja vagy polgármestere aránylagos óvadék letételét rendelheti el, s annak megtörténtéig a vállalkozót az előmunkálatok megkezdésétől vagy folytatásától eltilthatja.

Az előmunkálatokra adott engedély alapján a közigazgatási hatóságok a vállalkozót és megbizottait eljárásukban támogatni kötelesek.

9. §. Kisajátitás tárgyát csak ingatlan dolog képezheti.

A kisajátitást nem akadályozhatja, sem a kisajátitandó ingatlannak, sem a tulajdonosnak minősége.

10. §. Kisajátitás által az ingatlannak tehermentes tulajdonjoga, vagy annak a jelen törvényben szabályozott időleges használata szereztetik meg.

Valamely ingatlannak kisajátitásával a vállalat nem szerzi meg azon jogokat, a melyek a kisebb királyi haszonvételi jogok tekintetében, valamint az arányositás vagy urbéri rendezés és elkülönités tárgyát képezhető közös területekre nézve a kisajátitott ingatlan tulajdonosát megilletnék. Ezen jogok a kisajátitást szenvedő tulajdonos sajátjai maradnak.

11. §. A kisajátitási jog csak azon területre terjed ki, mely az illetékes hatóság által jóváhagyott vállalati tervek szerint a vállalat létrehozására, átalakitására, nagyobbitására, czélszerübb berendezésére vagy fentartására szükséges; továbbá azon területre, mely a vállalat czéljaira szükséges kő-, kavics-, homok-, föld- és téglaanyagok és viz

előállitására vagy a felesleges anyagok lerakására és viz levezetésére megkivántatik, ideértve az e területhez vezető nélkülözhetlen utak előállitására szükséges tért is.

12. §. Ha a vállalat tervszerü létesitésére valamely birtoktestnek csak egy része vétetik kisajátitás alá, köteles a vállalat a 15. §-ban meghatározott módon gondoskodni arról, hogy a felülmaradó birtokrészek előbbi rendeltetésükre czélszerüen használtathassanak.

13. §. Valamely birtoktest egy részének kisajátitása esetében a tulajdonosnak joga van az egész birtoktestnek kisajátitását követelni következő esetekben:

1. Külbirtoknál:

a) ha a birtoktestnek felülmaradó része a kisajátitás következtében használhatlanná válik;

b) ha a felülmaradó rész a kisajátitás alá vett egész birtoktest területének egy negyedénél kisebb. — E jog nem illeti meg a tulajdonost azon határokon, melyeken a tagositás még nem történt meg, kivéve, ha a kisajátitandó terület olyan minőségü, hogy az tagositás utján kicserélésnek tárgyát nem képezi (gyümölcsös, szőlő s t. eff.);

c) ha a birtoktest a kisajátitás által több részre daraboltatik fel, a tulajdonos a kisajátitást a birtoktestnek csak azon részére nézve követelheti, melyre nézve az a) vagy b) pontok alatt elősorolt feltételek fenforognak.

2. Beltelkeknél:

a) ha valamely gazdasági, gyári, vagy iparüzlethez tartozó több épület közül egy, vagy az azokhoz tartozó telek egy része esik kisajátitás alá, s ez által a fennállott üzlet lehetetlenné válik;

b) ha a telekkel kapcsolatban volt valamely jog vagy üzlet gyakorlatától a tulajdonos a kisajátitás által egészen megfosztatnék, vagy annak

használata, illetőleg folytatása tetemesen költségesebbé válnék.

Az utóbbi a) és b) pont alatt felsorolt esetekben a tulajdonosnak a kisajátitás követelése iránti joga megszünik, ha a kisajátitó a birtoktestet egy azzal érintkezésben levő más területtel olykép ajánlkozik kiegésziteni, hogy az egy részének kisajátitása után is előbbi czéljának bebizonyithatólag meg fog felelni, s ha ez esetben a kisajátitás alá veendő épitmény helyett ugyanolyan épitménynek előállitására vagy teljes készpénzbeli kárpótlásra ajánlkozik.

14. §. A kisajátitandó területen levő épület, vizimü vagy más tartozék nem részletben, hanem mindig egészben tárgya a kisajátitásnak.

Az ut-, hid- s révvámjog kisajátitása esetén köteles a kisajátitó, mennyiben ezt a tulajdonos kivánja, az e jog gyakorlata czéljából fennálló épitményeket is kisajátitani.

15. §. A létesitendő vállalat által a szomszédbirtokosok birtokainak használata nem akadályozható, s a szükségen tul meg nem nehezithető.

Ennél fogva köteles a kisajátitó a szomszédbirtokokhoz jutásra, az átjárásra, s a marha áthajtására szükséges utakat, átjárókat és hidakat, valamint a viz levezetésére megkivántató árkokat, csatornákat és zsilipeket az illető községben létező többi hasonmüvek módjára, s esetleg a vállalat által módositott viszonyoknak megfelelően előállitani, jogában állván az e czélra szükséges területeket a kisajátitási tervbe szintén felvenni.

Ezen müveknek használható állapotban fentartása a vállalat feladata, ha az olyan területen fekszik, melyet a vállalat saját czéljaira maga is használ; más esetben a fentartás csak annyi részben terheli a vállalatot, a mennyiben annak fentartása a kisajátitás előtt ugyanazon czélra szolgált mü fentartásánál többe kerül.

16. §. Gőzmozdonyu vasutak, és gőzhajózásra szánt vizi utak vállalatai kötelesek a kisajátitási tervbe belefoglalni azon épületeket is, melyek a szabályszerü tüztávlat körén belül esnek.

A szabályszerü tüztávlat a következő:

1. tüzbiztos anyagból készült s ugyanolyan anyaggal fedett épületeknél, melyeknek összes nyilásai ablakok- vagy ajtókkal elzárhatók, 8 méter;

2. fa, vagy zsindelyes oldalu, vagy fedelü épületeknél, melyeknek nyilásai fentebbi módon szintén elzárhatók, 20 méter;

3. szalma, gyékény, sás vagy náddal fedett, valamint olyan épületeknél, melyeknek nyilásai ablakokkal vagy ajtókkal el nem zárhatók, továbbá a szalma- vagy szénakazalok lerakására rendesen használt szérüs kerteknél, 60 méter;

4. lobbanékony tárgyak készitésére vagy eltartására szolgáló épületeknél 100 méter.

Ezen távolságok vasutaknál a pályaszin és az épület fedelének gerincze, illetőleg a szérüskert földszine közötti magasság-különbség kétszeresével nagyobbitandók, ha az épület fedelének gerincze, illetőleg a szérüskert földszine 2 méternél mélyebben fekszik a pálya szinénél.

A pálya vagy a hajózható vizfolyás felszinénél 6 méterrel magasabb talajon fekvő épületek se a kisajátitás, se az átalakitás tárgyát nem képezik.

17. §. A tüztávlat meghatározására gőzmozdonyu vasutaknál az épület legkiállóbb pontja s a folyó pályán az e ponthoz legközelebb eső sinvágány tengelye, állomásoknál ellenben a pályasik széle, a gőzhajózás létesitése tekintetéből eszközlendő folyamszabályozásoknál, csatorna- és kikötőépitéseknél pedig az épület legkiállóbb pontja s az ahhoz legközelebb eső hajózható vizfolyás határvonala közti távolság veendő alapul.

18. §. A 16. §-ban megállapitott tüztávlat kissebbithető a csupán helyi érdekü vasutaknál egyáltalában, s más vasutaknál is akkor, ha a nem tüzbiztos épületek vagy szérüskertek, tüzbiztos épületek vagy élőfák által fedeztetnek.

Ilyen esetekben a tüztávlatot, s a csupán helyi érdekü vasutaknál e miatt alkalmazandó elővigyázati szabályokat, a közmunka- és közlekedési miniszter állapitja meg.

19. §. A tüztávlat czimén a kisajátitási tervbe felvett épületeket a vállalat vagy a tüztávlati szabályoknak megfelelő módon tüzbiztossá tenni, vagy kisajátitani köteles.

A tüztávlatba eső szérüskertek kisajátitását a tulajdonos nem követelheti, hanem köteles megelégedni azon értékvesztesség megfizetésével, mely felmerül az által, hogy az illető terület szérüskert gyanánt többé nem használható.

20. §. A vállalat épitésének megkezdése után annak a 16. §-ban körülirt pontjához 60 méter távolságon belül eső területen szérüskertek egyátalán fel nem állithatók, épületek pedig csak az illetékes hatóság engedélyével épithetők.

Az engedély megadása előtt az illető vállalat meghallgatandó s netaláni felfolyamodás esetében, az ügy a közmunka- és közlekedési miniszternek elhatározása alá terjesztendő.

21. §. A 3. és 4. §§. rendén felsorolt városokban kötelesek a tulajdonosok minden köz- és magán-épitkezésnél az illetékes hatóságok által jóváhagyott épitkezési szabályokat, valamint az utczák és terek szabályozási czéljából megállapitott szabályozási vonalakat megtartani.

Ha a szabályozási vonalak megtartása által a tulajdonos telkének egy részét az utcza vagy tér szabályozására átengedni kényszerülne, az igy átengedett terület kisajátitási jogczimen községi va-

gyonná válik, s a város köteles annak valódi és teljes becsértékét, az uj épület tetőzetének felállitásakor készpénzben megfizetni; ezen fizetésnek teljesitésénél s illetőleg a becsértéknek birói letéteményezésénél a jelen törvény IV. fejezetében foglalt szabályok tartandók meg.

Ha ellenben a szabályozási vonalak megtartása által a telek tulajdonosa az utczából vagy térből valamely részt telkéhez kapcsolni kényszerülne, ezen terület kisajátitási jogczimen a telektulajdonos tulajdonába megy át, ki is köteles annak valódi és teljes becsértékét az épités megkezdése előtt a város részére készpénzben megfizetni.

Az ilyen utcza-, tér- vagy telek-terjedékek becsértéke a felek megegyezésének hiányában a jelen törvény IV. fejezetében foglalt határozatok szerint állapitandó meg, s az illető város polgármestere köteles az átengedett vagy átvett terjedéknek kisajátitási tervét az illetékes birtokbiróságho a kártalanitási eljárás meginditása végett, haladék nélkül beadni.

22. §. Budapest területén a főváros rendezése czéljából még a következő határozatok lépnek érvénybe:

1. A fővárosi utczáknak s tereknek akár egészben, akár csak részben eszközlendő szabályozása esetében, az ugyanazon utczában vagy téren levő olyan telkek s épületek, melyek a munkálat által elérendő czél igényeinek meg nem felelnek, továbbá olyan épületek, melyek a kitüzött uj utcza vagy tér szabályozási vonalánál hátrább állanak kisajátitás alá vehetők, ha tulajdonosaik a fővárosi hatóság felszólitására kiállitandó, s az illető ingatlanokra telekkönyvileg feljegyzendő irásbeli nyilatkozatokban kötelezőleg ki nem jelentik, hogy három év alatt az emlitett igényeknek megfelelő épüle-

tet fognak felállitani, illetőleg épületeiket a szabályozási vonalnak megfelelőleg kiépiteni.

Ha a tulajdonosok a nyilatkozatot a fővárosi hatóság felszólitásában kitüzött határidő alatt alá nem irják, valamint akkor is, ha a nyilatkozatban meghatározott három év a nélkül telt el, hogy az illetők a nyilatkozatban foglalt kötelezettségeiknek megfeleltek volna: a kisajátitás azonnal foganatba vehető.

2. Ha a fővárosban kisajátitott ingatlannak a czélba vett munkálatra nem szükséges olyan része marad fenn, a mely utczára vagy térre homlokzattal bir, és a mely terjedelmét vagy alakját tekintve, nem alkalmas arra, hogy azon az épitési szabályoknak megfelelő épület felállittassék: joga van a kisajátitónak a szomszéd ingatlant szintén kisajátitani, s azzal egy telekké egyesiteni, hacsak a szomszédok egyike késznek nem nyilatkozik azt becsáron átvenni és telkével egyesiteni.

A szomszédok közül annak van elsőbbsége, a kinek telke kisebb utczai homlokzattal, illetőleg kiterjedéssel bir.

A szomszédok felszólitásának minden esetben a fővárosi hatóság utján kell történni, s ha a szomszédok a telekterjedék átvételére a kitüzendő határidő alatt készeknek nem nyilatkoznak, ellenük a kisajátitás azonnal foganatba vehető.

Ha a szomszéd a telekterjedék átvételére hajlandó, de annak becsértéke iránt megegyezés nem jön létre, a becsérték a jelen törvény II. és IV. fejezeteiben foglalt szabályok szerint állapitandó meg, s e végből a kisajátitó fél a kisajátitási tervet az illetékes birtokbirósághoz haladék nélkül beadni köteles.

3. Ha a kisajátitó fél az 1-ső pont értelmében kiállitott nyilatkozatban foglalt három évnek, vagy az 1. és 2. pontokban emlitett nyilatkozatok kiállitására kitüzött és sikertelenül letelt határidőnek

utolsó napjától számitott 90 nap alatt a kisajátitási s illetőleg kártalanitási eljárást meg nem inditja, a jelen szakasz alapján támasztható kisajátitási joga elenyészik.

II. FEJEZET.

A kártalanitásról.

23. §. A kisajátitás valódi és teljes kártalanitás mellett eszközöltetik.

A kártalanitási összeg mennyiségének megállapitásánál nemcsak a kisajátitott ingatlannak az értéke veendő számitásba, hanem:

1. azon értékveszteség is, melyet az ingatlan a megcsonkitás, vagy részekre szakitás, által szenved;

2. azon átalakitási költségek is, a melyek megkivántatnak arra, hogy a birtok, a melyből egy rész kisajátittatott, a kisajátitás előtt gyakorolt módon továbbra is használható legyen;

3. azon költségtöbblet tőkéje is, a melyet a megmaradt birtokrésznek a kisajátitás utáni használata, a kisajátitás előtti állapothoz hasonlitva, igényel.

A kisajátitási kártalanitási összeg megállapitásánál nem hagyható figyelmen kivül az, hogy a kisajátitás folytán a birtok ketté szakad és hogy a hid- és vasut épitése által a lefutó viz a ki nem sajátitott területre vezettetik. (A m. kir. Curia 1884. márczius 18. 8019. sz. határozata.)

Értékcsökkenés egyedül abból, hogy valamely birtok a vaspálya által áthasittatik, nem következik. Értékcsökkenés a mezei gazdálkodásra használható földek kisajátitásánál főleg ott áll elő, hol a vaspálya valamely birtokot ugy hasit két vagy több részre, hogy a mezei gazdálkodás az egyik részen levő épületekből a többi részeken vagy épen nem, vagy csak nehézséggel, nagyobb

kerülők igénybe vétele és e szerint időpazarlással foly-tatható. (A m. kir. Curia 1884. márczius 26. 6661. sz. határozata.)

Bei Ermittlung der Entwerthung des zu Eisenbahnzwecken nicht expropriirten Theiles eines Grundstückes ist auf die in Folge der Bahnanlage zu gewärtigende geringere Eignung jenes Theiles zu Bauzwecken, sowie auf die durch den Dampf der Lokomotive bedingte geringere Fruchtbarkeit der Bäume keine Rücksicht zu nehmen. — Ebensowenig sind bei dieser Ermittlung die Kosten einer in Folge der Bahnanlage nöthig gewordenen Einfriedung des nicht expropriirten Grundes, sowie der Wiederherstellung einer Zufahrt für denselben mit zu veranschlagen. — Der Ersatz dieser Kosten kann erst nach Konstatirung der Nothwendigkeit derartiger Herstellungen und der Weigerung der Eisenbahngesellschaft zur Ausführung derselben — von der Letzteren beansprucht werden. (Entscheidung des O. G. H. Wien vom 13. December 1876. Z. 341.)

24. §. A kisajátitás alá eső ingatlanon találtató függő termés, ültetvények s állaguk sérelme nélkül elmozditható egyéb tárgyak, a kisajátitási összeg megállapitásánál számitásba nem vehetők. Ezekért a birtokos a kisajátitó ellen, a mennyiben ilyen tárgyakban kár okoztatott, sommás birói eljárás utján, külön kártéritést igényelhet.

25. §. A kisajátitandó tárgyak értéke a becsléskor létező árak szerint határozandó meg. E meghatározás alapjául a tiszta jövedelem, a helybeli árak, bérek, haszonbérek és egyéb, a közönséges adásvevésnél számba vétetni szokott körülmények szolgálnak; de a tulajdonosnak a kisajátitandó tárgy iránti különös előszeretete, vagy a kisajátitandó tárgyak értékének valamely beállható változásból, vagy épen a kisajátitás folytán létrejövendő vállalatból remélhető emelkedése számitásba nem vétethetnek, valamint azon javitások sem, melyek a

birtokos által a kisajátitási terv megállapitása, vagy pedig a 22. §-ban határozott nyilatkozat kiállitása után tétettek, hanem ha ezek nyilvánvalólag a kisajátitónak is hasznára szolgálnak.

Ha a kisajátitandó területnek állapota a foganatositott épitkezési munkálatok által olyan változást szenvedett, hogy annak korábbi minősége a becsléskor fennálló állapot szerint meghatározható nem lenne, a minőség a kisajátitás után a tulajdonosnál maradt s hason müvelési ág alatt levő részeknek, és ezek hiányában a szomszéd területeknek minősége szerint határoztatik meg. Mindkét félnek azonban jogában áll a polgári eljárásban meghatározott bizonyitékok által igazolni azt, hogy a kisajátitott terület a fenn megjelöltektől különböző minőségü volt.

Ezen kérdésekben eskü által bizonyitásnak helye nincs.

A kisajátitandó tárgy értékének meghatározásánál mindenek előtt a tiszta jövedelmet kell alapul venni; a hol tehát a tiszta jövedelem meghatározható, más adatok csak mint a tiszta jövedelem meghatározására szolgáló segédeszközök jöhetnek tekintetbe. (A m. kir. Curia 1884. ápril 1. 1886. sz. határozata.)

Az 1881. XLI. t.-cz. 23. §-a szerint a kisajátitandó tárgyak értéke valódi és teljes kárpótlás mellett eszközlendő és pedig amint az a 25. §-ban foglaltatik, a becsléskor létező árak, haszonbérek, tiszta jövedelem s egyéb számba vétetni szokott körülmények alapján. Szakértők azon véleményére állapitott becsérték, hogy a kisajátitott részek területe a városhoz közel fekszik, a jövőre házhelyekre is használható lesz, figyelembe nem vehető, mert a törvény 25. §-ának értelmében a jelen mivelési ág és a meglevő állapot szolgálhat becslési alapul és nem valamely beállható változás vagy a területtestek reményelhető emelkedése; figyelembe az sem vehető, hogy városának jó piacza van s a terület közel fekszik,

ha az egyszerűen szántóföld gyanánt használtatik és nem áll kerti mivelés alatt, melynek terményeire nézve a piacz közelsége kiváló fontossággal bir. (A m. kir. Curia 1884. október 28. 2679. sz. határozata.)

Die Eisenbahn haftet für die Verminderung der Ertragsfähigkeit einer Kalkbrennerei, woferne in Folge des Eisenbahnbaues die Fortbenützung des zum Brennereibetriebe nöthigen Kalksteinlagers unmöglich geworden ist.

Der Schadenersatz ist nach dem **erzielten** *und nicht nach dem* **möglichen** *Reinertrag der Brennerei zu berechnen. (Entscheidung des O. G. H. Wien vom 20. Oktober 1874. Z. 9222.)*

Gebäude, welche wegen ihrer feuergefährlichen Beschaffenheit in der Nähe der Eisenbahnen nicht belassen werden dürfen und daher demolirt werden müssen, können auch ohne den zugehörigen Grund expropriirt werden. — In einem solchen Falle ist dem Eigenthümer auch das Interesse daran zu entschädigen, dass diese Gebäude an dem Orte, wo sie sich früher befunden haben, nicht belassen werden dürfen. (Entscheidung des O. G. H. Wien vom 2. November 1870, Z. 12989.)

Der Umstand, dass die zu schätzenden Grundstücke mit Schnee überdeckt sind, begründet nicht die Nullität der Schätzung, woferne den Schätzleuten der Werth der Gründe, deren Lage und Qualität von früher her bekannt ist. (Entscheidung des O. G. H. Wien vom 9. Mai 1871. Z. 5731.)

26. §. A kártalanitási összeg rendszerint készpénzben állapitandó meg. Kivételt képez azon eset, ha a kisajátitó a tulajdonosnál megmaradt területrészt azzal határos más területtel olykép ajánlkozik kiegésziteni, hogy az a kisajátitás után is, előbbi czéljának bebizonyithatólag meg fog felelni, és ha a tulajdonos a kártalanitás ezen nemét elfogadja.

Ez utóbbi esetben a kárpótlás részben vagy egészben, készpénz helyett más ingatlanban is megállapitható.

Ilyen esetekben mind a kisajátitandó, mind a kárpótlásul adandó ingatlanok értéke a fentebbi 25. §. határozatai szerint állapittatik meg.

Ha ez utóbbinak az értéke az előbbinek értékénél csekélyebb, a különbözetet a kisajátitó készpénzben tartozik ráfizetni.

Ellenben a kártalanitandó, természetben nyujtani szándékolt olynemü kárpótlást semmi esetben sem köteles elfogadni, a melynek folytán ő tartoznék felülfizetni

A kártalanitásnak ugyanezen szabályai alkalmazandók a 13. §. 2. a) és b) pontjaiban felsorolt esetekben is.

27. §. A gyárak és egyéb üzletek felszereléséhez szükséges tárgyak csak azon esetben esnek kisajátitás és megtérités alá, ha elkülönitésük az épülettől jelentékeny rongáltatás nélkül nem eszközölhető.

A felszerelés áthelyezésének költségei, és az ez által okozott netaláni értékcsökkenés azonban az illetőnek megtéritendő.

28. §. Bérlők, haszonbérlők és haszonélvezeti vagy más szolgalmi joggal birók igényei a kisajátitást nem gátolják, és rendszerint a kártalanitási összegből, s illetőleg annak törvényes kamataival egyenlitendők ki.

Ha a kisajátitás a telekkönyvileg bekeblezett bérleti vagy haszonbérleti szerződésnek megszüntét vonja maga után, valamint ha a kisajátitás telekkönyvileg bekeblezett olyan telki szolgalmat szüntet meg, mely az uralgó teleknek nagyobb előnyére szolgált, mint a mennyire a terhelt és kisajátitott telek értékét csökkentette, ez esetekben a bérlőknek, haszonbérlőknek, vagy az uralgó telek

tulajdonosainak igényei a jelen fejezetben megállapitott elvek alapján külön kártalanitandók.

29. §. A kisajátitás miatt a bérlő vagy haszonbérlő a szerződés megszüntetését csak akkor követelheti;

a) ha az egész bérlemény kisajátittatik;

b) ha a bérlemény egy részének kisajátitása folytán a szerződés feltételei többé nem teljesithetők, vagy a bérlemény olyan változást szenved, hogy előbbi rendeltetésének többé meg nem felelhet.

30. §. Azon időponttól, a melyben a kártéritési összeg egyezség vagy határozat által jogerejüleg megállapittatott, vagy a mennyiben a kisajátitott tárgy a kártalanitás megállapitása előtt foglaltatott el, az elfoglalás napjától kezdve a kártalanitási összeg után a lefizetésig, vagy letéteményezésig 6%-os kamat is fizetendő, hacsak az előbbi tulajdonos a kártalanitási összeg megállapitása után a használatot nem folytatja, mely esetben a 6%-os kamatok csak a tényleges átvételtől folynak.

III. FEJEZET.

A kisajátitási tervről és annak megállapitásáról.

31. §. A kisajátitási joggal felruházott vállalat köteles a kisajátitási tervet jelen törvény rendeleteinek megfelelően, s a mennyiben a kisajátitás több község területére terjed ki, minden egyes községre vonatkozólag külön elkésziteni.

A kisajátitási terv a tervrajzból és összeirásból áll, melyek a következő szabályok szerint készitendők el:

1. A tervrajzon a kisajátitási eljárás tárgyául szolgáló birtokrészletek és azok helyrajzi számai is kitüntetendők.

Ugyane terven a kisajátitandó részletek külön szinnel tüntetendők elő, s az összeirás sorszámával és az egyes alkatrészeken fekvő épületek betükkel, a szolgalmak pedig kereszt-alaku jegyekkel jelölendők meg.

A terv egyes szeletekre is felosztható, de minden szeletnek egy és ugyanazon mérték szerint kell készittetnie.

2. A kisajátitási összeirásnak a tervvel összhangzásban kell lennie, s következő rovatokkal birnia:

a) sorszám;

b) a tulajdonos neve;

c) telekjegyzőkönyvi és helyrajzi, valamint kataszteri helyszinelési száma azon birtokrészletnek, a mely kisajátitás alá esik;

d) a városrésznek és utczának illetőleg dülőnek neve és száma, a melyben az ingatlan fekszik és a részlet müvelési ága;

e) az egész birtokrészlet kataszteri térfogata;

f) a kisajátitandó rész térfogata, mérnöki felvétel szerint, holdakban és ölekben;

g) a kisajátitandó egyéb tárgyak leirása;

h) a kisajátitandó földterület- és tartozékaiért felajánlott kisajátitási ár tételenkint és összesen;

i) a biróilag vagy egyességileg megállapitott ár;

k) észrevételek.

Az összeirás végére az esetleg kisajátitandó jogok leirása iktatandó be, mely a tulajdoni viszonyokat és az illető jog minőségét tüntesse fel; továbbá ugyanott a kisajátitandó ingatlanokra bekeblezett szolgalmak is kitüntetendők.

Az összeirás elkészitésére szükséges adatokat ugy a telekkönyvi hatóságok, valamint az illető katasteri és adóhivatalok soronkivül kiszolgáltatni kötelesek.

32. §. Ha a vállalat a kisajátitás által érdekelt tulajdonosokkal a kisajátitási terv megállapitása iránt megegyezett, s ha az illető község elöljárósága az egyezséghez hozzájárulását a kisajátitási tervre vezetett záradékokban kifejezte, jogában áll a kisajátitó vállalatnak, a mennyiben a kártalanitás iránt, az összes telekkönyvi érdekeltekkel kiegyezni nem tudna, az egyezségileg megállapitott kisajátitási terv alapján a kártalanitási eljárás meginditását az illetékes birtokbiróságnál kérni.

Ha a kisajátitási terv megállapitása iránt az egyezség az érdekelt tulajdonosokkal létre nem jött, vagy ha ahhoz a községelőljáróság hozzá nem járult, a kisajátitási eljárás meginditását a közmunka- és közlekedési miniszter rendeli el, mivégre a kisajátitási terv két egybehangzó példánya a nevezett miniszterhez nyujtandó be.

33. §. A közmunka- s közlekedési miniszter a kisajátitási eljárást elrendelvén, arról az illetékes törvényhatóság közigazgatási bizottságát a 31. §-ban körülirt terv 2 példányának átküldése mellett értesiti.

A közigazgatási bizottság, esetleg ennek elnöke, a közmunka- s közlekedési miniszter rendeletének vételétől számitott legfeljebb 8 nap alatt a közigazgatási bizottság kebeléből, vagy a törvényhatósági bizottság tagjai közül egy elnökből, két tagból és egy jegyzőből álló bizottságot küld ki, s egyuttal a bizottsági eljárás határidejét kitüzi.

A kiküldött bizottság hatásköréhez tartozik: határozni mindazon igények és észrevételek fölött, a melyeket a felek a jelen törvény I-ső fejezete alapján netalán emelnek.

34. § A bizottság kiküldéséről, valamint a tárgyalás idejéről az illető község elöljárósága a terv közlése mellett azon meghagyással értesittetik, hogy a tervrajzot és összeirást a községházánál, a

tárgyalást megelőzőleg legalább 15 napig közszemlére tegye ki, s erről és a tárgyalás idejéről az érdekelt feleket a helyi szokáshoz képest, haladék nélkül értesitse.

A tárgyalási határnap ugy tüzendő ki, hogy a községben leendő valószinü kihirdetéstől számitva, a tárgyalás napjáig legalább 15 és legfeljebb 30 napi határidő maradjon; a hirdetménybe felveendő, hogy a bizottság a kisajátitási terv megállapitása felett akkor is érdemileg határoz, ha az érdekeltek közül senki sem jelen meg.

A hirdetmény a hivatalos hirlapban is egy izben a kisajátitás helyén, vagy ahhoz legközelebb megjelenő valamelyik hirlapban pedig három izben, közzéteendő.

35. §. A kisajátitónak jogában áll kérni, miszerint a terv megállapitása végett kitüzött határnapról a telekkönyvi érdekeltek, vagy azok közül némelyek, egyénileg külön is értesittessenek; köteles a vállalat e czélból a kisajátitási összeirásnak minden külön értesitendő érdekelt félre vonatkozó teljes kivonatát kellően czimezve kérvényéhez csatolni, hogy a külön értesités e kivonatokon eszközöltethessék. Az egyéni külön értesitésről szóló vétbizonyitványok a tárgyalási iratokhoz csatolandók.

36. §. A tárgyalásnál jogában áll minden tulajdonosnak a kisajátitási terv ellen s minden telekkönyvi érdekeltnek a felajánlott ár ellen felszólalni, s kifogásait jegyzőkönyvbe vétetni.

Ennek elmulasztása azon jogi következménynyel jár; hogy a nem nyilatkozóra nézve:

a) közhirdetésnél a kisajátitási terv;

b) szabályszerüen teljesitett egyéni értesitésnél pedig ugy a kisajátitási terv, mint a felajánlott ár (31. §. h) betü) végleg megállapitottnak s általa elfogadottnak tekintetik.

A megjelenés elmulasztása miatt igazolásnak helye nincs.

37. §. Ha a községelöljáróság jelentéséből az tünik ki, hogy a kisajátitás által érdekelt tulajdonosok között olyanok vannak, kiknek lakhelyét az elöljáróság kipuhatolni nem tudta, vagy a kik az országon kivül tartózkodván, a hirdetményről értesitést nem vehettek, s ha az ilyen tulajdonosok a kisajátitó fél kérésére egyénileg külön értesitést nem kaptak, ez esetben a bizottság számukra azonnal ügygondnokot nevez, s azt a távollevő fél érdekeinek képviseletére utasitja.

Az ügygondnok képviselői jogosultsága a kártalanitás iránti egyezkedésre nem terjed ki.

38. §. A kitüzött határnapon mindenekelőtt a község elöljáróságának, azután sorszám szerint az érdekletteknek észrevételei vétetnek tárgyalás alá.

A barátságos egyezség előzetesen mindig megkisérlendő, és ha létre jött, jegyzőkönyvbe veendő. Ha nem sikerült, az eljáró bizottság a felek kölcsönös meghallgatása és érveik megfontolása s a hol szükségesnek látja, nyomban teljesitendő és jegyzőkönyvbe veendő szemle után érdemleges határozatot hoz, melyben határozottan megállapitja, hogy a kisajátitási tervezet mely részben hagyatik helyben, s viszont mely részben s minő változást szenved.

E határozatban egyuttal felsorolandók azon érdekelt felek is, kikre nézve a 36. §. b) pontja szerint a kisajátitási ár megállapitottnak tekintetik.

39. §. A határozat szóval rögtön kihirdettetik, és irásba foglalva, az iratokhoz csatoltatik. A meg nem elégedő félnek jogában áll a határozat ellen a közlekedési miniszterhez felfolyamodni; köteles azonban a felfolyamodást az eljáró bizottsághoz, a kihirdetéstől számitandó 3 nap alatt irásban benyujtani vagy szóval bejelenteni.

Az eljáró bizottság tartozik a felfolyamodást, vagy az erről felvett jegyzőkönyvet, az eljárásra vonatkozó összes iratokkal és térképszeletekkel együtt, további 3 nap alatt a közlekedési miniszterhez felterjeszteni, a ki a felfolyamodás tárgyát képező kérdésekben véglegesen határoz.

40. §. Ha a kisajátitási tervezetben akár a felek megállapodása, akár a bizottság intézkedése s felfolyamodás esetében a közlekedési miniszter határozata folytán változások teendők, a bizottság ezek eszközlése iránt minden késedelem nélkül intézkedik.

Az ekkép elkészült tervezetet ezen szavakkal: «egyezség» vagy «végérvényes határozat folytán megállapittatott» hitelesiti.

A jogerőre emelkedett határozat, a tárgyalási iratokkal és tervekkel együtt az illetékes birtokbirósághoz haladék nélkül átteendő.

41. §. A kisajátitási terv megállapitása tárgyában keletkezett jogerejü egyezségnek, vagy határozatnak a kisajátitási árt megállapitó intézkedései birói végrehajtás alapjául szolgálnak, mely az illetékes birtokbiróságnál kérendő.

42. §. A kisajátitó vállalat jogositva van a kisajátitási jog elnyerésének igazolása mellett, a szabályszerü kisajátitási terv alapján, annak megállapitása előtt is ugyanazon község összes érdekelt birtokosai ellen egy kérvényben kérhetni, hogy a kisajátitási jog a tervbe felvett ingatlanokra telekkönyvileg feljegyeztessék.

A kisajátitás feljegyzése azon hatálylyal bir, hogy a feljegyzés után telekkönyvi jogot szerző felek a kisajátitási és kártalanitási eljárást azon állapotban veszik át, a melyben azt találják; s a telekkönyvi érdekeltek személyében bekövetkezett változásoknál a jogelődök cselekvényei és mulasztásai a jogutódokra nézve is kötelezők.

Ezenkivül minden kisajátitásra jogosult vállalatnak, általában, a vasut- és csatorna-vállalatoknak pedig az 1868. évi I. t.-czikkben szabályozott eljárás előtt is jogában áll a kisajátitásra vonatkozó szerződésck vagy egyezségek alapján ugyanazon község érdekelt birtokosai ellen egy kérvényben a kisajátitott területekre nézve szerzett tulajdonjognak előjegyzését kérelmezni.

IV. FEJEZET.

A kártalanitási eljárásról.

43. §. A kártalanitási eljárásra azon törvényszék illetékes, a mely a kisajátitandó ingatlannak birtokbiróságát képezi.

44. §. Ha a kisajátitó a tulajdonossal telekkönyvileg terhelt ingatlannak kisajátitási ára iránt megegyezett, tartozik az egyezséget a telekkönyvi hatósághoz benyujtani olyan czélból, hogy arról a telekkönyvi érdekeltek személyesen értesittessenek.

Azon telekkönyvi érdekeltnek, kinek dologi joga a kisajátitás feljegyzését megelőző elsőbbséggel kebleztetett be, ha a tulajdonos által kötött egyezség utján megállapitott kisajátitási árral megelégedve nincs, jogában áll a kézbesitéstől számitott 30 nap alatt követelni, hogy a kártalanitási összeg, tekintet nélkül az egyezségre, a jelen törvényben megállapitott kártalanitási eljárás utján határoztassék meg.

Ilyen esetben a kártalanitási eljárás hivatalos költségeit a telekkönyvi érdekelt köteles előlegezni s ha az eljárás eredményéből az egyezség által megállapitott kártalanitási összeg helyessége tünik ki, a költségek viselésében végleg elmarasztalandó. Ha ellenben a kártalanitás a biróság által jelentékenyen nagyobb összegben állapittatik meg, az eljá-

rás költségeit a kisajátitó vállalat megtériteni, illetőleg viselni köteles.

A telekkönyvi érdekelteknek ezen szakaszban foglalt követelése nyomán a telekkönyvi hatóság a kisajátitó vállalatot felhivja arra, hogy a kiegyezett tulajdonosra vonatkozó kisajátitási tervet a kártalanitási eljárás meginditása végett a birtokbirósághoz 30 nap alatt adja be, vagy annak oda történt áttételét ugyanezen idő alatt igazolja. — E felhivás teljesitésére a vállalat 300 frtig terjedhető pénzbirsággal kényszerithető.

45. §. A jogerejüleg megállapitott kisajátitási tervbe felvett területeken az épitési munkálatok a kártalanitási eljárás előtt és a tulajdonos beleegyezése nélkül is megkezdhetők, ha azt a közlekedési miniszter a munkálatnak közérdekből sürgőssége alapján a következő feltételek alatt megengedi:

a) hogy a kisajátitó, ha a kártalanitási árra nézve egyezség nem létezik, vagy ha létezik is, de a kisajátitandó ingatlan a telekkönyvben feljegyzett igényekkel vagy bekeblezett követelésekkel van terhelve, vagy a munka alá veendő ingatlanért felajánlott kártalanitási összeget, vagy ha ez az illető ingatlannak az adókatasterben felvett tiszta jövedelme negyvenszeres összegénél kisebb lenne, ez utóbbi összeget készpénzben vagy óvadékképes s a letétel idejében jegyzett tőzsdei árfolyam szerint számitandó értékpapirokban az épitési munkálat megkezdése előtt az illetékes birtokbiróság letéti pénztárába tegye le;

b) hogy az ezen területeken létező bármi épitmények meg nem bonthatók, mig értékük biróilag meg nem becsültetett s a kisajátitó azoknak a szakértők többségének becsüjében foglalt értékét az a) pont értelmében letétbe nem helyezte.

E végből a kisajátitó kérelmére az illetékes birtokbiróság hivatalból 3 szakértőt nevez ki, kik

az e czélra kiküldött birósági tag által meghiteltetvén, ennek vezetése alatt a becslést foganatositják, s véleményüket, mely indokolt becsüjöket is tartalmazza, a kiküldött birósági tagnak átadják, ki azt az eljárásról felvett jegyzőkönyvvel együtt a törvényszéknek bemutatja.

Ezen becslési eljáráshoz a tulajdonos s illetőleg a kisajátitási árral meg nem elégedő telekkönyvi érdekelt is meghivandó, kiknek esetleges észrevételei a jegyzőkönyvbe felveendők s a becslés a kérelem benyujtásától számitandó 8 nap alatt befejezendő.

Az a) és b) pontban foglalt feltételek teljesitése esetében a birtokba vezetést az illetékes birtokbiróság a végrehajtás szabályai szerint rendeli el és foganatosittatja, mi ellen jogorvoslatnak helye nincs.

46. §. A törvényszék, mihelyt a kisajátitási terv a 21., 22., 40., 44. §§-ok intézkedéseihez képest hozzá beérkezett, a kártalanitási eljárás megkezdésére és pedig, a mennyiben székhelyén kivül esik a kisajátitandó tárgy, a helyszinére tárgyalási határnapot tüz ki, erre a kisajátitót és az összeirásban foglalt azon tulajdonosokat, a kikkel az árra nézve egyezség nem jött létre, ugy nemkülönben a többi összes telekkönyvi érdekelteket vagy azok törvényes képviselőit a hivatalos felzeteken egyénenként külön megidézi, a távollevők vagy ismeretlen tartózkodásuak számára hivatalból gondnokot nevez, s minderről hirdetményt bocsát ki, mely a községben szokott módon közhirré teendő, a hivatalos hirlapba egyszer, s a kisajátitás helyén, vagy az ahhoz legközelebb eső helyen megjelenő egyik hirlapba háromszor beigtatandó. Az idézés és hirdetményben mindig kifejezendő, hogy az érdekeltek elmaradása, a kártalanitás fölött hozandó érdemleges határozatot nem gátolja. Az egyéni kü-

lön értesitésnek elmaradása, vagy a tárgyalásról elmaradás miatt igazolásnak helye nincs.

47. §. A törvényszék a tárgyalás vezetésére kebeléből egy birói tagot s e mellé egy tollvivőt küld ki.

Mindazon esetekben, midőn a kártalanitási eljárás több községben eszközlendő, a törvényszék a vállalat kérelmére és a szükséghez képest több küldöttséget is nevezhet ki, a melyek ugyanazon időben külön-külön községben végzik az eljárást.

48. §. A birói küldöttség a hirdetményi határnapon a helyszinén megjelenvén, mindenekelőtt az összeirás sorrendje szerint, a kisajátitó és érdeklett tulajdonos és telekkönyvi érdekeltek vagy azok törvényszerü képviselői közt a barátságos egyezséget megkisérleni köteles. Ha az sikerül, a létrejött egyezséget az általa megnyitott jegyzőkönyvbe bevezeti, felolvassa, s ezt a felek által aláiratja.

Ezen egyeztetést folytatja mindaddig, a mig a kisérlet minden érdekelt fél irányában meg nem történt.

A felek közt létrehozott valamennyi egyezség ugyanazon jegyzőkönyvbe iktatandó.

49. §. Az egyeztetés befejeztével a küldöttség azon feleket, a kiket kiegyeztetnie nem sikerült, felszólitja, hogy a kártalanitási összeg meghatározására szakértő becsüsöket nevezzenek.

Az épületekre, az iparmüvekre, a vizi s egyéb épitményekre, ugyszintén az ingatlanok külön müvelési ágaira, a mennyiben a becslésre különös szakképzettség kivántatik, külön-külön szakértők lesznek kinevezendők.

50. §. A szakértőknek a törvénykezési rendtartásban kijelölt kellékekkel szükséges birniok. Az érdeklettek, vagy azok, kik a kisajátitott területre nézve telekkönyvileg kitüntetett jogokkal vagy igényekkel birnak, mint szakértők nem alkalmazhatók.

A kisajátitónak jogában áll a becsü eszközléséhez rendesen alkalmazott szakértőit nevezni ki, ha azok a törvénykezési rendtartásban meghatározott kellékekkel birnak.

51. §. Ugyanazon községnek a kisajátitott ingatlanok hasonminőségénél fogva hasonérdekü birtoktulajdonosai egy-egy szakértőt együtt választanak. Ha a választás iránt megegyezni nem tudnának, vagy ha választani nem akarnának — helyettük egy szakértőt a birói kiküldött nevez ki.

Ugyancsak a birói kiküldött nevez ki minden szakértő bizottsághoz egy-egy elnököt.

Az egyes feleknek jogukban áll saját ingatlanaik becslésére a hasonérdekü birtokosok által választott, vagy részükre a biró által kinevezett szakértő helyett, külön szakértőt választani; azonban ennek diját megtéritési igény nélkül maguk viselni kötelesek.

52. §. Ha a megnevezett szakértők ellen egyik vagy másik félnek kifogása van: azt a választás vagy kinevezés alkalmával rögtön tartozik előadni. Ilyen kifogások fölött a biró azonnal határoz, s ha szükséges, uj szakértő választását eszközli.

53. §. A biró ezután a becslőbizottságokat megalakultaknak kijelenti s felhivja a feleket, hogy az azoknak adandó utasitásra nézve kivánalmaikat és a becsü tárgyainak értékére vonatkozó adataikat terjeszszék elő.

Ezen kivánalmak lényeges pontjai jegyzőkönyvbe iktattatván, a biró a becsü teljesitésére határnapot tüz ki, s erre a szakértőket a mulasztásnak a törvénykezési eljárásban meghatározott következményeire figyelmeztetvén, szóval vagy irásban megidézi, s az idézés megtörténtét a jegyzőkönyvben feljegyzi.

54. §. A becslésre kitüzött határnapon a biró a kisajátitási tervet és esetleg létrejött egyezségeket

a felek kivánalmairól az 53. §. szerint felvett jegyzőkönyvet és általuk előterjesztett adatokat a szakértőkkel közli, őket a jelen törvénynek a kártalanitás elveit megállapitó határozatai figyelemben tartására utasitja, ha még megesketve nincsenek, megesketi, s meghagyja, hogy a becsüt az összeirás sorrendje szerint teljesitsék.

A teljesitett becsüről a szakértők indokolt véleménye jegyzőkönyvbe vétetik, s mind általok, mind netalán jelen volt felek vagy képviselőik által aláiratik.

Nagyobb épületeknél vagy iparmüveknél megengedtetik, hogy a szakértők véleményöket irásban nyujthassák be. Az ilyen szakértői vélemények a jegyzőkönyvhez csatoltatnak s ez a jegyzőkönyvben megjegyeztetik.

A becslés befejezése után az érdekelt feleknek jogukban áll a szakértői véleményekre nézve észrevételeiket megtenni, s azoknak a jegyzőkönyvbe leendő felvételét követelni.

Mennyiben legyen a szakértői vélemény az ár meghatározására irányadó, a biróság határozza meg.

Ugy az első folyamodásu, mint felebbezés esetén a felsőbb biróságok bármelyike is jogositva van, ha a becsü helyes volta iránt alapos aggályai vannak, uj becslést rendelni, mely esetben az első becslésnél müködött szakértők nem alkalmazhatók.

Hogy a kisajátitásnál az alkalmazott szakértők véleménye az ár meghatározására nézve mennyiben lehet irányadó, az 54. §. értelmében a biróság határozza meg. A szakértői vélemény annyiban szolgálhat utmutatásul, amennyiben a törvény kellékeinek megfelel s ennélfogva minden egyéb s főleg feltevéseken alapuló, de valóságban nem létező körülmények figyelembe nem vehetők. (A m. kir. Curia 1883. junius 27. 4212. sz. határozata.)

55. §. Mihelyt valamely községben a becslési eljárás befejeztetett, a kiküldött biró a felvett jegy-

zőkönyvet, az arra vonatkozó összes iratokkal együtt a törvényszék elé terjeszti; ez iratokhoz csatolandók azon becslési jegyzőkönyvek is, melyek a 45. §. b) pontja szerint korábban keletkeztek.

A törvényszék a beterjesztett ügyiratok felett 8 nap alatt határozatot hozni köteles.

A kiküldött biró előtt kötött egyezségek (48. §.) csak alaki szempontból képezik birálat tárgyát, s ott, hol gyámság vagy gondnokság alattiak vannak érdekelve, jóváhagyás végett az erre illetékes hatósághoz átteendők. — Az önjogu tulajdonosokkal kötött, valamint az erre illetékes hatóság által jóváhagyott és a telekkönyvi érdekeltek részéről kifogás alá nem vett egyezséget a biróság végzésileg elfogadja, a mely végzés ellen jogorvoslatnak helye nincs. — A biróság által elfogadott egyezség a kikötött kártalanitási árra nézve végrehajtási jogot ad. Ha jogerejü egyezség nem jött létre, a törvényszék a szakértői becsü alapján a kártalanitás kérdésében érdemileg határoz, vagy ha ez a fennforgó hiányok miatt nem volna lehetséges, az eljárást a szükséghez képest részben vagy egészben megsemmisiti s uj eljárást rendel.

E határozatról az érdekelt feleket, s ott, hol gyámság vagy gondnokság alattiak is érdekelvék, a gyámhatóságot, hitbizományhoz tartozó vagyon kisajátitásánál pedig, a hitbizományi hatóságot is értesiti.

56. §. Az érdemleges kártalanitási határozatnak magában kell foglalnia:

1. a kisajátitandó ingatlannak, esetleg tartozékainak pontos körülirását;

2. a kártalanitás módjának, s a kártalanitási összegnek pontos meghatározását.

57. §. A törvényszék határozata ellen nemcsak az eljárási formák megsértése miatt, hanem ugyanezen beadványban a kártalanitás módjára és

mennyiségére nézve is felebbezésnek van helye, s mindkét esetben másodbiróságilag a kir. tábla, harmadbiróságilag pedig a magyar királyi curia határoz.

Ugy az első, mint másodbirósági határozat ellen csak a kézbesitést követő 8 nap alatt lehet felebbezni.

Más jogorvoslatnak ez ügyekben helye nincs.

58. §. Ha az ugyanazon községben a kártalanitási eljárás alá vont minden tárgy kártalanitására nézve jogérvényes határozat keletkezett, a törvényszék az összeirás illető rovatában a megállapitott összegeket beiktatja, ott, hol e kártalanitás természetben eszközöltetik, ennek módját az észrevételek rovatában kimeritően kitünteti, s az ilyképen kiegészitett összeirást hivatalos alakban a kisajátitó részére kiszolgáltatja.

59. §. A kártalanitási határozat jogerőre emelkedése után a kisajátitó, a megállapitott kisajátitási tervben felvett ingatlanokat, a mennyiben azok még nem volnának birtokában, azonnal tettleg birtokba veheti, s ha bárki által háborgattatnék, folyamodására őt az illető közigazgatási hatóság a birtokban védelmezni tartozik.

A kártalanitási összeg a birói határozat jogerőre emelkedése után 15 nap alatt végrehajtás terhe mellett kifizetendő, vagy a mennyiben a kisajátitott ingatlanon bekeblezett terhek vannak, az illetékes telekkönyvi hatóságnál készpénzben leteendő. A vasutak és csatornák kisajátitása esetében a kártalanitási összeg kifizetése az 1868: I t.-cz. 19. és következő §-aiban meghatározott módon teljesitendő.

Az 1868: I. t.-cz. a magyar korona országaiban levő vasutak és csatornák külön összpontositott telekkönyvezéséről szól, ezen törvény intézkedéseit a következő fejezetben tárgyaljuk.

60. §. A jogerejüleg megállapitott kártalanitási összegnek lefizetése s illetőleg szabályszerü letétele által, a kisajátitott ingatlan minden arra bekeblezett magánjogi terhektől felmentetik, kivéve azokat, melyeket a kisajátitó vállalat egyezség utján magára átvállalt.

A vállalat jogositva van az egyezségileg vagy jogerejü határozattal megállapitott kisajátitási tervnek, a kártalanitási egyezségnek vagy jogerejü határozatnak, és a kártalanitási összeg kifizetését vagy szabályszerü letételét igazoló okiratnak előterjesztése mellett, az ugyanazon egy község területén kisajátitott összes ingatlanoknak tehermentes átjegyzése és a tulajdonjognak a vállalat javára bekeblezése végett, egy beadványban folyamodni.

Ha a kisajátitási eljárás rendén a vállalat terhére szolgalmak állittatnak fel, azok a tulajdonjoggal egyidejüleg bekeblezendők.

A vasutak és csatornák telekkönyvezése az 1868. évi I. törvényczikk szabályai szerint foganatositandó.

61. §. Ha a kártalanitási összegnek a 36. §. értelmében történt jogerejü megállapitása, vagy az 55. §-ban felemlitett kártalanitási egyezség, s illetőleg a kártalanitási határozat jogerőre emelkedésétől számitott hat hónap alatt a tulajdonos a kártalanitási összeg kifizetése vagy letétele végett a végrehajtást nem kéri, és ha ugyanezen idő alatt a vállalat sem a kisajátitási tervbe vett ingatlant birtokba nem veszi, sem a kártalanitási összeget az illetékes birósághoz letétbe nem teszi, vagy ki nem fizeti, ez esetben ugy a vállalat, mint a tulajdonos ugy tekintetnek, mint a kik a kisajátitástól visszaléptek, s a kisajátitási terv és kártalanitási egyezség vagy határozat hatályukat vesztik.

V. FEJEZET.

A közterhekről s költségekről.

62. §. A kisajátitott ingatlan után járó közterheket, a kártalanitás iránt hozott birói határozatnak vagy a létrejött egyezségnek jogerőre emelkedése napjától, vagy ha az illető tárgy előbb vétetett volna birtokba — a birtokbavétel napjától kezdve a kisajátitó viseli, s azokat, amennyiben az előbbi birtokos által előlegeztettek, annak megtériteni köteles.

63. §. A jelen törvény alapján eszközlendő kisajátitási eljárásra vonatkozó minden beadvány, tervrajz, összeirás, szerződés, egyezség, jegyzőkönyv, becslevél, bizonyitvány vagy nyilatkozat, határozat és felebbezés bélyegmentes.

Magántársulatok vagy magánfelek által eszközölt kisajátitások eseteiben azonban a fentebb felsorolt okiratok csak feltételesen, vagyis addig maradnak bélyegmentesek, mig más czélokra, mint a jelen törvényben megállapitott kisajátitási s telekkönyvezési eljárás keresztül vitelére nem használtatnak.

A birói kézhez letett biztositék és kártalanitási összegek után letéti dij nem fizettetik.

64. §. A pénzügyi törvényekben s szabályokban meghatározott vagyonátruházási s telekkönyvezési illetékek a kisajátitásoknál nem járnak.

A nyereségre alakult vállalatok azonban tartoznak a kisajátitás utján tulajdonukba átment földterületektől a fizetett kártalanitási összegek alapján megszabandó vagyonátruházási illetéknek fele részét fizetni.

A kisajátitás utján megvett és lebontandó épitmények megszerzéseért vagyonátruházási illeték nem jár.

A kisajátítások alapján fizetett kártalanitási összegekről szóló nyugták a II. fokozat szerint járó bélyegilletékek alá esnek.

65. §. A kisajátitási eljárás folyamában felmerült költségeket, ideértve a 37. 46. §§-ok szerint kinevezendő ügygondnokok dijait is, a kisajátitó előlegezni és viselni köteles.

Az érdekelt felek magán és képviseleti költségei felszámitásának és megállapitásának ez eljárásnál helye nincs, s ezek fizetésére a vállalat nem kötelezhető.

Az eljárási költségeket, a mennyiben a kisajátitási terv megállapitása körüli eljárásra vonatkoznak, azon hatóság, mely a terv megállapitására kirendelt bizottságot kiküldi, a mennyiben pedig a kártalanitási eljárás körül merültek fel, az illetékes biróság állapitja meg.

VI. FEJEZET.

Az ideiglenes kisajátitásról.

66. §. Az 1. §-ban felsorolt vállalatok s munkálatok czéljaira ingatlan dolgok ideiglenesen is kisajátithatók.

67. §. Az ideiglenes kisajátitás meghatározott időre engedélyezendő s tartama a tulajdonos beleegyezése nélkül 3 éven tul nem terjedhet.

A jelen törvény hatályba lépte előtt meg nem határozott időre engedélyezett ideiglenes kisajátitások leghosszabb tartama, mennyiben a tulajdonos a meghosszabbitásba bele nem egyezik, a jelen törvény hatályba lépte napjától számitott 3 év.

68. §. Ha a kisajátitó az ideiglenesen kisajátitott területet a 67. §-ban megjelölt időtartamon

tul is szükségli, tartozik a 3 évi határidőnek lejárta előtt legalább 6 hónappal, a végleges kisajátitást kérni; ha ezt elmulasztaná, a határidő lejárta, vagy ha kérelme később elutasitólag intéztetnék el, a hozott határozat kézbesitése után, az ingatlant a tulajdonosnak végrehajtás terhe alatt visszabocsátani köteles.

69. §. Az ideiglenes kisajátitás alól ki vannak zárva:

1. az épületek és iparmüvek:

2. azon ingatlanok, melyek az illető vállalat vagy épitkezés czéljaira véglegesen szükségesek;

3. feltárt és használt kő-, kavics- és homokbányák.

70. §. Az ideiglenes kisajátitás csak olyan vállalat vagy munkálat czéljaira adható meg, a mely az 5. §. értelmében már engedélyeztetett, vagy melynek létesitése az illetékes hatóság által elrendeltetett.

Az erre vonatkozó kérvény a megfelelő tervvel (31) és a kisajátitás szükségét vagy czélszerüségét igazoló adatokkal és bizonyitékokkal felszerelve, a közmunka- és közlekedési miniszterhez nyujtandó be.

71. §. A közmunka- és közlekedési miniszter a kisajátitási eljárást elrendelvén, erről az illetékes törvényhatóság közigazgatási bizottságát a kisajátitási terv leküldése mellett értesiti.

A közigazgatási bizottság a kérvény tárgyalására határnapot tüz ki, a tárgyalás vezetésére kebeléből egy tagot rendel ki, s erről az illető községelőljáróságát a terv átküldése mellett értesiti.

A község előljáróságának kötelessége az eljárás meginditásáról az összes érdekletteket, vagy azok törvényes képviselőit azzal tudósitani, hogy

a kérvényt és mellékleteit tekintsék meg s a tárgyalásnál vagy személyesen, vagy megbizottjaik által jelenjenek meg.

72. §. A tárgyalásnál mindenekelőtt a barátságos egyezség kisérlendő meg, s ennek nem sikerülte esetén minden érdekelt fél észrevételei s adatai a felveendő jegyzőkönyvbe iktatandó. A jegyzőkönyv az összes iratokkal együtt a közigazgatási bizottságnak határozathozatal végett bemutatandó.

73. §. A közigazgatási bizottság határozata ellen felfolyamodásnak van helye.

A felfolyamodás, mely az elsőfoku határozat kézbesitésétől számitott 8 nap alatt a közigazgatási bizottságnál nyujtandó be, a közmunka- és közlekedési miniszterhez terjesztendő fel, ki a kérelem felett végérvényesen határoz.

74. §. Az ideiglenesen kisajátitott tárgyért, a kisajátitási egyezségnek vagy a határozatnak jogerőre emelkedésétől, avagy ha a birtokbavétel előbb történt volna — a birtokbavétel napjától kezdve, előleges félévi részletekben, haszonbér fizetendő, s azonfelül az ideiglenes kisajátitás megszünte után, az illető tárgynál beállott értékcsökkenés is megtéritendő.

75. §. A mennyiben a felek máskép nem egyeztek, a birtokbavétel előtt minden ideiglenesen kisajátitott tárgy értéke birói becsü utján megállapitandó. Hasonló érték-megállapitás történik akkor is, mikor a kisajátitás szüksége megszünvén, a kisajátitott tárgy a tulajdonos birtokába visszabocsáttatik. A két becsü összehasonlitása után mutatkozó értékcsökkenés, a kisajátitó által végrehajtás terhe alatt 15 nap alatt megtéritendő. Az értékemelkedésért azonban a kisajátitó semmit sem követelhet.

76. §. Valamint az évi haszonbérnek, ugy az értéknek megállapitására nézve is azon elvek és azon alaki szabályok szerint kell eljárni, melyek a jelen törvény II. és IV. fejezeteiben meghatároztattak és ennélfogva a közigazgatási uton hozott jogérvényes határozat, a tervvel és az összes tárgyalási iratokkal együtt szabályszerü eljárás végett, az illetékes birtokbirósághoz teendő át.

77. §. Ha az ideiglenes kisajátitás nem az állam, vagy valamely hatóság, hanem valamely vállalat vagy egyesek részére eszközöltetik, az illető tulajdonos jogositva van követelni, hogy a haszonbérre s a netaláni értékcsökkenésért idővel járó kártalanitásra nézve kellő biztosíték nyujtassék.

Ezen biztositéki összeget a körülmények figyelembe vétele mellett a biróság állapitja meg, s az az ideiglenesen kisajátitandó ingatlan kataszteri tiszta jövedelmének 40-szeres összegét felül nem mulhatja. A biztositék készpénzben vagy óvadékképes értékpapirban teendő le.

78. §. Az ideiglenesen kisajátitott ingatlan tárgy értékkevesbedéseért járó összeg, ha az ilykép kisajátitott ingatlanokon telekkönyvileg bekeblezett terhek vagy feljegyzett igények léteznek, a telekkönyvi hatóságnál teendő le, mely ugyanazon szabályok szerint jár el, a melyek a kártalanitási összegre nézve e tekintetben fennállanak.

79. §. Az 1. §-ban felsorolt vállalatoknak joguk van arra, hogy a czéljaikra szükséges kő-, kavics, homok- és agyag-anyagokat a jogositottak teljes kártalanitása mellett, folyókban és patakokban előállithassák és onnan elszállithassák.

Ezen jog a hajózható folyókban levő zátonyokra nem terjed ki.

80. §. Közhasználatra szolgáló vasutak részére az italmérési jog ideiglenesen kisajátitható a végre, hogy állomási étkező helyiségeikben az utazó kö-

zönségnek és saját alkalmazottjainak valamint más egyéneknek helyben, esetleg a vonaton való fogyasztásra italokat mérethessenek.

81. §. Az italmérési jog ideiglenes kisajátitását a vállalat indokolt kérelmére minden további eljárás nélkül, esetről-esetre közvetlenül a közmunka- és közlekedési miniszter rendeli el.

82. §. Ha a kisajátitás elrendelése után a regale-jog tulajdonosa és a vasut között a fizetendő évi haszonbérre nézve egyezség nem jön létre, a haszonbér a vállalat kérelmére az állomási helyre nézve illetékes törvényszék által biróilag állapittatik meg. Ezen megállapitásnál a jelen törvény II. fezetében foglalt elvek és a IV. fejezetben szabályozott eljárás követendők.

83. §. A biróilag megállapitott haszonbér a határozat jogerőre emelkedésétől számitandó három évre bir hatálylyal, s ha a vasut az italmérési jog további haszonbérlete iránt a tulajdonossal ki nem egyezett, az ideiglenes kisajátitás három évről három évre mindig ugyanazon módon eszközölhető.

84. §. Az évi haszonbért megállapitó birói határozatban megjelölendő azon személy is, kinek kezéhez a haszonbért fizetni kell, vagy azon hatóság, melyhez az letétbe helyezendő lesz. A határozat után a jogosultak személyében, vagy jogaiban történt változás esetében, a vasut a haszonbért az illetékes törvényszékhez teheti le.

A haszonbér végrehajtás terhe alatt félévenként előre fizetendő, biztositék letételét kérni a tulajdonosnak joga nincs. A haszonbéri összegnek birói megállapitása után a vasutnak nem áll jogában a három év letelte előtt az ideiglenes kisajátitásról visszalépni.

VII. FEJEZET.

Vegyes- és átmeneti intézkedések.

85. §. Ha az 1. §-ban emlitett valamely vállalat létesitése csak ugy eszközölhető, hogy az más, már előbb engedélyezett s közhasználatra szolgáló vállalat területét átszelje, az utóbb emlitett tulajdonosai területükön e szolgalmat eltürni kötelesek.

Ilyen esetben a szolgalomnak neme és terjedelme, valamint a használat és a fentartás módja iránt, ha a barátságos egyezség létre nem jött, a közmunka- és közlekedési miniszter határoz.

Ellenben azon kérdés, hogy van-e ilyen esetben kártalanitásnak helye s miből álljon az, egyezség hiányában a II. és IV. fejezet szabályai szerint a biróság által állapittatik meg.

86. §. Háboru vagy árviz-veszélyek idején, honvédelmi vagy biztositasi szempontokból, valamint a hegycsuszások, terület-sülyedések vagy árvizek által megszakitott közlekedés gyors helyreállitására sürgősen igénybe veendő területek, a közmunka- és közlekedési miniszter egyszerü engedélye alapján elfoglalhatók.

Ez esetben a terv s összeirás megállapitása és a birói eljárás utólagosan lesz eszközlendő.

Ha azonban az épitkezés egy fennálló épitmény elbontását tenné szükségessé, ennek megkezdése előtt az épitménynek és tartozékainak értéke becsü utján meghatározandó.

A becsü ez esetben a jelen törvény 31. §-ának a) pontjában előirt módon s időben lesz foganatositandó.

Az e czélokra megengedett ideiglenes kisajátitásokra nézve a jelen törvény 67. és 68. §§. alkalmazandók.

87. §. A bányászati czélokra szükséges kisajátitások a bányajog szerint eszközlendők.

Olyan utak, vasutak, csatornák építéséhez szükséges területek azonban, melyek a bányatermékeknek vagy bányászati czélokra szükséges anyagoknak s eszközöknek a bánya területéről a legközelebbi közlekedési utig, vagy viszont való szállitására épittetnek, csak a jelen törvény értelmében sajátithatók ki.

88. §. Az 1868. évi LV. és LVI. t.-cz ezen törvény hatályba lépte napjától érvényen kivül helyeztetnek s mindazon esetekben, melyekben a fenálló törvények rendén azokra hivatkozás történik, a jelen törvény értendő és alkalmazandó.

89. §. A Szeged sz. kir. város területén eszközlendő kisajátitásokról szóló 1879. évi XIX. törvényczikk a jelen törvény által nem érintetik.

90. §. A jelen törvény hatálybalépte előtt folyamatba tett kisajátitási ügyekben a következő átmeneti szabályok tartandók meg:

a) ha a kisajátitási terv egyezségileg még meg nem állapittatott, sem annak megállapitása, s illetőleg a felszólamlások felett még első foku határozat nem keletkezett, a jelen törvény szabályai a magok teljességében alkalmazandók, s a menynyiben szükségesnek mutatkozik, a kisajátitási terv, a kisajátitó vállalatnak kiegészités végett visszaadandó;

b) ha a terv megállapitása, s illetőleg a felek felszólalása felett már elsőfoku határozat keletkezett, az ellen a jogorvoslat és annak felülvizsgálata az akkor érvényben volt törvények szerint történik;

c) ha a kártalanitási eljárásban még első birói határozat nem keletkezett, az eljárás jelen törvény szerint viendő keresztül, s e végre a szükséghez képest az eljárás kiegészitése rendelendő el;

d) ha a kártalanitás felett már elsőfoku birói határozat, illetőleg esküdtszéki itélet keletke-

zett, az ellen csak az akkor érvényben állott törvényekben megengedett és azok szerint elbirálandó jogorvoslatnak van helye.

91. §. Az 1868: évi LV. t.-cz. 66., 67., 68. és 69. §§-ban a kisajátitott birtok előbbi tulajdonosa részére biztositott visszavásárlási jog és annak érvényesitési szabályai hatályban maradnak azon kisajátitásokra nézve, melyek azon törvény hatálya alatt lettek foganatositva.

Az idézett törvény szerint, ha a vállalat befejezése után a kisajátitott területekből oly egyes részletek maradnak fenn, melyeket a kisajátitó áruba bocsát: ezekre nézve az előbbi tulajdonosokat a visszavásárlási jog illeti.

A kisajátitó tartozik tehát őket ebbeli joguk gyakorlására felhivni; a volt tulajdonosok viszont tartoznak a felszólitás napjától számitandó 30 nap alatt határozottan nyilatkozni, minthogy különben az vélelmeztetik, hogy visszavásárlási jogukról lemondottak. 66. §.

A 65-ik §-ban érintett területek tulajdona a visszavásárlásra nem jogosult más személyekre telekkönyvileg csak akkor kebeleztethetik át, ha egyuttal bemutattatott, hogy a visszavásárlásra jogosult ebbeli jogával a törvényes határidő alatt élni nem kivánt. 67. §.

Ha a visszavásárlás a kisajátitott egész tárgyra kiterjed: az egész kártalanitási ár azonnal visszafizetendő; ha azonban annak csak részére terjed ki: a kártalanitási árnak azon hányada fizetendő vissza, mely a visszavásárlott területre esik.

Mindkét esetben a tárgy időközbeni rosszabbodásáért kártérités, illetőleg árlevonás követelhető; de a kisajátitó a javulásért vagy értékemelkedésért áremelést nem kivánhat.

Ha a kisajátitónak a visszabocsátott téren olyan ültetvényei vagy más tárgyai lennének, a melyek onnan az ingatlan romlása nélkül elvihetők, jogositva van, ezeket 90 nap alatt elhordatni. 68. §.

A jelen fejezetben érintett jogviszonyokból felmerülő bármi kérdés birói elintézése a törvénykezési rendtartásban szabályozott jegyzőkönyvi eljárás szerint és az illetékes birtokbiróság által eszközlendő. 69. §.

92. §. Jelen törvény hatálya kiterjed a magyar korona összes országai területére mindazon esetekben, midőn a kisajátitás olyan vállalatok vagy

munkálatok czéljaira eszközlendő, melyek az 1868: XXX. t.-cz. 9. §-a értelmében a magyar korona országai közös törvényhozásának avagy kormányának hatáskörébe tartoznak.

Ilyen kisajátitásokra nézve a közigazgatási bizottságokra ruházott jogokat fogják gyakorolni:

a) Fiume városa és kerülete területén a polgármester.

b) Horvát-Szlavonországok területén az illető alispáni, a határőrvidéken a kerületi hatóság.

A levelezést e hatóságok, és a közmunka- és közlekedési miniszter közt közvetiteni fogják:

Fiume városa és területére nézve a fiumei kormányzó;

Horvát-Szlavonországok területére nézve a horvát-szlavon bán;

A határőrvidékre, tényleges bekebelezéseig, a határőrvidéki hatóság főnöke.

A magyar korona országai közös törvényhozásnak avagy kormányának hatáskörébe tartoznak a magyar korona összes országai közös ügyei, nevezetesen a pénz-, érczpénz- és bankjegyügy is, valamint a pénzrendszer és az általános pénzláb meghatározása, s azon kereskedelmi és államszerződések megvizsgálása és jóváhagyása, melyek sz. István koronája országait egyaránt illetik; a bankokat, hitel- és biztositó intézeteket, szabadalmakat, a mértéket és sulyt, árubélyeget és minta-biztositást, fémjelzést, irói és müvészi tulajdont illető intézkedés; a tengerészeti, kereskedelmi, váltó- és bányajog, s általában a kereskedelem, vámok, távirda, posták, vasutak, kikötők, hajózás s azon állami utak és folyók ügye, a melyek Magyarországot s Horvát-, Szlavon- és Dalmátországot közösen érdeklik. (1868: 30. §. 9.)

93. §. Azon esetekben, melyekben a jelen törvény a polgári törvénykezési rendtartásra utal, a nevezett társországok területén az ott érvényes perrendtartás szabályai lesznek alkalmazandók.

Fiume városában és területén is az ott érvényes perrendtartás szabályai alkalmazandók.

A kártalanitási eljárásnál felmerülő felebbezések esetében Horvát-Szlavonországok területén az ottani felsőbb biróságok itélnek.

94. §. Ezen törvény végrehajtásával a közmunka- és közlekedésügyi, a belügyi- és az igazságügyi miniszterek, Horvát-Szlavonországokra nézve a közmunka- és közlekedésügyi miniszter, — ki e tekintetben Horvát-Szlavon-Dalmátországok bánjával egyetértőleg jár el, — bizatnak meg.

III. A vasutak összpontositott telekkönyvezése.

Emlitettük már, hogy a vasutak összes tulajdona, ingatlan vagyona és minden forgalmi eszközei ugynevezett vasuti egységet képeznek.

Ezen vasuti egység, Magyarországon törvény utján és harmadik személyekkel szemben eddig csakis a vasut ingatlan vagyonára nézve van szabályozva.

Az engedélyezési rendelet, valamint az egyes engedélyokmányokban a vasuti egység eszméje a vasuti vállalat minden forgalmi eszközeire is kiterjesztetik ugyan, de ezen intézkedésnek egyedül a vállalattal szemben van hatása, vagyis a vállalat ugy ingatlan vagyonát, mint forgalmi eszközeit ilyen egységnek kell tekinteni, melynek egyes alkat-elemeit — a forgalmi eszközöket — másokkal helyettesitheti ugyan, de el nem idegenitheti. Ezt az állam közigazgatási uton el is érte. Harmadik személyek — a vállalat hitelezőivel szemben azonban törvényeink, különösen hatályban levő végrehajtási törvényünk értelmében a vasuti egység eszméje eredménynyel nem érvényesithető.

A végrehajtási törvény 52. §-a egyedül a postaszolgálatra rendelt fuvarozási eszközöket men-

tesiti a foglalás alól; ezen intézkedés azonban analogia utján ki nem terjeszthető, de egyéb oknál fogva sem szól a vasuti fuvarozási eszközök és a vasuti vállalat más ingó vagyonának részbeni lefoglalhatása ellen.

Azon fontos szerep, mely az állam életében a vasutaknak jutott, a forgalom akadálytalan menete, végre az állam beváltási és háramlási joga sürgősen megköveteli, hogy a vasuti egység eszméje törvényhozás utján a vasut összes ingó vagyonára is kiterjesztessék olyformán, hogy a vasuti vállalat a hitelező követelésének kielégitése csak egészben legyen, és pedig a kormány közbejötte mellett zárlat alá vehető, mert a mostani állapot szerint nincsen kizárva annak lehetősége, hogy valamely késedelmes vállalatnak összes mozdonyai birói végrehajtás alá vétetvén, gondnoki őrizet alá bocsáttatnak.

Az 1878: .XXXVI. törvénybe foglalt Németországgal kötött kereskedelmi szerződés 17-ik czikke szerint ki van ugyan mondva a vasutüzleti eszközöknek mindenféle foglalás, zálogolás vagy másnemü, habár csak ideiglenes, akár birói, akár közigazgatási, biztositás vagy végrehajtás alóli mentessége, hanem csakis a német birodalom vasutainak üzleti eszközeire nézve. Ez azonban specialis törvény, mely a végrehatási általános törvényünkön semmit sem változtat.

Az ingatlan vasuti vagyon tekintetében azonban kimeritő törvényi intézkedés történt.

Az 1868. I. törvénynyel megelőztük Ausztriát.

E szerint az összes, a magyar korona országaiban lévő vasutak és csatornák részére Budapesten külön összpontositott telekkönyvek nyittattak, hogy ez által emez országos vállalatok egy összefüggő egészben feltüntettessenek és nyilvántartassanak, és hogy hitelképességre emeltessenek

Főbb elvei a következők:

A vasuti vállalatok ezen összesitett telekkönyvekbe vezetett ingatlan vagyona; a vasut minden tartozékaival, az ahhoz tartozó udvarokkal, töltésekkel, épületekkel, hidakkal, élelmezési, kavicsolási, vagy más egyéb jogokkal, miként azok a kisajátitás és hitelesités alkalmával készülő hiteles térképen s ahhoz mellékelt leirásban ki vannak mutatva, egy telekkönyvi jószágtestnek, s jogi tekintetben egy egésznek tekintendők.

A központi telekkönyv egy főlapból, továbbá annyi birtoklapból, a hány határon a vállalat átvonul, s végre egy teherlapból áll.

A teherlap nem vehet fel egyéb tehertételeket, mint a melyek az összes vállalatot mint osztatlan egészet terhelik.

Ezen összesitett telekkönyvek a budapesti első folyamodásu kir. törvényszék telekkönyvi hatóságának felügyelete és vezetése alatt állanak. E telekkönyvi hatóság »Központi telekkönyvi hatóság« czimet visel.

Ha a vállalat igazgatóságának székhelye Budapesten kivül van, ez esetben köteles az igazgatóság egy ott lakó és a vállalatok jogi ügyekben képviselő megbizottat kinevezni és azt, valamint a képviselő személyében idő folytán előforduló változást is a budapesti első folyamodásu törvényszéknek bejelenteni.

A központi telekkönyv szerkesztésére és vezetésére nézve az eme törvényben foglalt eltérésekkel a közönséges telekkönyvi rendtartás szabályai irányadók.

A törvényt magát, az annak végrehajtására vonatkozó, az igazságügyminiszter és közmunka- és közlekedési miniszter által 1869. évi márczius 8-án kelt szabályrendelettel kiegészitve alább egész terjedelemben közöljük.

Mindazon helyeken, a hol a törvény vagy a rendelet az 1868: LIV. és LV. törvényekre hivatkozik, az 1881: XLI. t. 88. §-a alapján, ugyancsak az 1881-iki uj kisajátitási törvény illető szakaszai értendők.

A magyar korona országaiban vasutak és csatornák külön összpontositott telekkönyvezéséről szóló 1868: I. t.-cz. intézkedései a következők:

1. §. A magyar korona országaiban levő vasutak és csatornák részére külön, összpontositott telekkönyvek nyittatnak és vezettetnek, melyek czélja: egy összefüggő egészben előtüntetni s nyilvánosságban tartani, egyszersmind pedig hitelképességre emelni az ily országos vállalatok ingatlan vagyonát.

2. §. Ezen összesitett telekkönyvek szab. kir. Pest fővárosa telekkönyvi hatóságának felügyelete alatt állanak, a kezelő személyek az igazságügyminiszter által levén nevezendők.

E telelkkönyvi hatóság »Központi telekkönyvi hatóság« czimet fog viselni.

3. §. Ha a vállalat igazgatóságának székhelye Pesten kivül volna, ez esetben köteles az igazgatóság egy ott lakó és a vállalatot jogi ügyekben képviselő megbizottat kinevezni, és azt, valamint a képviselő személyében idő folytán előfordulható változást is a pestvárosi törvényszéknek bejelenteni.

4. §. A vasut- és csatornatulajdonosoknak ezen összesitett telekkönyvekbe vezetett ingatlan vagyona: u. m. azoknak kisajátitott összes földterülete, a vasutak és csatornák, minden tartózékaikkal, az azokhoz tartozó udvarokkal, épületekkel, hidakkal töltésekkel, zsilipekkel, élelmezési, kavicsolási, vagy más egyéb jogokkal, miként azok a kisajátitás és hitelesités alkalmával készülő hiteles térképen s ahhoz mellékelt leirásban ki vannak

mutatva, egy telekkönyvi jószágtestnek, s jogi tekintetben egy egésznek tekintendők.

5. §. A 4. §-ban emlitett kisajátitási összeirás kellékei a következők:

a) minden határra nézve a külön összeirást kell késziteni;

b) minden alkatrész, mely szélességre nézve az elsőbbitől különbözik, az összeirásban uj számmal látandó el; azaz: a vállalat annyi alkatrészből kell hogy álljon, a hány változás a mü szélességében előfordul;

c) az egyes alkatrészeknek mind szélessége, mind hosszasága ölek, lábak és hüvelykek szerint, egy külön rovatban pedig azok összes térfogata is pontosan kiteendő;

d) az épületek, hidak, stb. mindig az illető alkatrész után, a melyen léteznek, és pedig betükkel megjelölve soroltassanak fel;

e) minden egyes összeirás végére a vállalat részére szerzett jogok, mint például az élelmezési, kavicshordási jog stb., továbbá a szolgalmak jegyzéke igtatandó, és pedig ha e jogok vagy szolgalmak valamely alkatrészszel vagy épülettel jogilag vagy természetszerüleg össze vannak kötve, számszerinti hivatkozással az illető alkatrészre vagy épületre.

6. §. A térképnek teljes összhangzásban kell lennie az 5. §-ban emlitett összeirással. — Ez okból a térképen az alkatrészek ugyanazon számokkal s az épületek ugyanazon betükkel jelöltetnek meg, a melyek alatt azok az összeirásban előfordulnak.

A szolgalmakat minden egyes alkatrészen keresztalakzatu jegygyel kell kitüntetni.

Ezen kivül a térkép ugy készitendő, hogy azon a vállalat vonalára dülő szomszéd tárgyak, és pedig a határbeli telekkönyv helyszinelési szá-

maival megjelölve, szintén rajta foglaltassanak; ezeket azonban a vállalat tulajdonától mindig külön szinnel szükséges megkülönböztetni.

A térkép tetszés szerint osztható fel egyes szeletekre, de mindannyi szeletnek ugyanazon mérték (scala) szerint kell készittetnie, s e mérték (scala) minden egyes szeleten kiteendő.

7. §. Az összeiráson és térképen kivül minden határra nézve külön egyedi kimutatás is készitendő azon földterület mennyiségéről, mely az egyes birtokosoktól ki lett sajátitva, valamint azon összletekről is, melyek a kisajátitott térekert az illető birtokosoknak a vállalat részéről megérintendők.

Ezen egyedi kimutatásban, melyek egybeállitása körül az illető telekkönyvi hatóság közremüködni tartozik, rovatok szerint ki kell tüntetni:

a) ott, hol telekjegyzőkönyvek már vannak, telekjegyzőkönyvi és helyszinelési számát azon telekkönyvi birtokrésznek, a melyből a kisajátitás történt;

b) a dülőt, a melyben e földterület fekszik, s a mivelési ágat, a melyhez tartozik;

c) az egész telekkönyvi birtokrésznek térfogatát, a mennyiben ez a telekkönyvben be volt jegyezve;

d) azon térfogatot, a mely abból a vállalat számára ki lett sajátitva;

e) az illető birtokost;

f) a kisajátitási árt, a mint az vagy itélet által, vagy egyezségileg meg van állapitva.

8. §. Az ekkép elkészült kisajátitási összeirás és térkép hitelesitését egy küldöttség eszközli, melynek tagjai:

A) az egész vonalra nézve:

a) a magyar kir. közlekedési miniszteriumnak egy küldöttje;

b) a központi telekkönyvi hatóságnak (2. §.) egyik hivatalnoka;

c) egy szakértő mérnök, kit a magy. kir. közlekedési miniszterium nevez ki;

B) az egyes határokra nézve:

d) az illető törvényhatóság törvényszékének egyik tagja, kit a törvényszék elnöke küld ki;

e) azon telekkönyvi hatóságnak egyik hivatalnoka, a melynek vezetése alatt az illető határ telekkönyve áll.

9. §. A hitelesités napját és sorrendjét a magyar kir. közledési miniszterium küldöttje állapitja meg, s arról az illető megyék, kerületek és városok törvényszéki elnökeit oly felhivással értesiti, hogy kiküldöttjeiket a kitüzött napra a hely szinére kirendeljék, s hogy a hitelesités napját az illetőkkel jó eleve tudassák, azt az illető községben köztudomásra juttatván és hirlapilag is kihirdetvén.

10. §. Mielőtt a hitelesités megkezdetnék, legalább 30 nappal előbb az illető telekkönyvi hatóságnál leteendők az összeirásnak és térképnek azon részei, a melyek azon telekkönyvi hatóság köréhez tartozó határokra vonatkoznak, az ezen határokról készitett egyedi kimutatásokkal együtt. Ezen munkálatokat joga van minden érdekelt félnek a telekkönyvi hatóság helyiségeiben megtekinteni.

Ennélfogva a törvényszékek elnökei azon hirdetményben, a melyet a hitelesités napjára nézve a fenebbi 9. §. értelmében kibocsátanak, tartoznak a közönséget egyszersmind arról is tudósitani, hogy az illető határra vonatkozó összeirást, térképet és egyedi kimutatást, a hitelesitést megelőző 15 nap alatt, a telekkönyvi hatóság helyiségeiben megtekinthetik.

11. §. A hitelesitő küldöttség feladata: meggyőződni arról, hogy a kisajátitási összeirás és térkép mind a jelen törvény 5. és 6. §§-ban foglalt

kellékeknek megfelelnek, mind pedig a valósággal megegyezők; meghallgatja az illető város vagy község elöljáróit és az érdekelt birtokosokat mind azon jogokra és szolgalmakra nézve, a melyek a vállalatot a határ mentében illetik; ügyel arra, hogy a jogok és szolgalmak mind minőségökre, mind terjedelmökre és feltételeikre nézve pontosan és szabatosan feljegyeztessenek; a vállalat tulajdonosai s a község vagy magán birtokosok közt felmerült vitás kérdéseket a 8. §. b), d) és e) pontjai alatt emlitett tagjai által a kisajátitási szerződés vagy itélet alapján azonnal végérvényesen eldönti; ha pedig a fenforgó kérdés elintézésére a kisajátitási szerződés világos és határozott zsinórmértéket nem nyujt: az ellenvetést az illető jognál vagy szolgalomnál feljegyzi és a követelőt a per rendes utjára utasitja.

12. §. Ha a küldöttség az összeirást és térképet helyesnek találja, vagy pedig a fenforgó hibák kijavitása a hely szinén azonnal eszközölhető, ennek megtörténtével mind az összeirásra, mind pedig a térképnek illető szeleteire a hitelesitési záradékot, mely az év, hó és nap kitételén kivül e szóból áll: »hitelesittetett,« rájegyzi, s azt a küldöttségnek minden egyes tagja aláirja.

Ha ellenben lényegesebb vagy azonnal ki nem javitható hibák fedeztetnek fel: az összeirás, s illetőleg a térkép a vállalat megbizottjának viszszaadandó; s ez esetben a hitelesitésre, azon határra nézve, uj határnap tüzendő ki, e körül a fentebbi 8. és következő §§-ban az első hitelesitésre megszabott szabályok levén megtartandók.

13. §. Az összeirás és térkép hitelesitése után a küldöttség az egyedi kimutatást veszi birálat alá.

A mi a kisajátitott földterület mennyiségét illeti, az egyes részletek összegének szükségképen meg kell egyeznie azon térfogattal, mely az ugyan-

azon határral készült összeirásban foglaltatik. E két okirat összhangzása esetében tehát, az egyes birtokosoktól kisajátitott földterületre nézve, utánmérésnek csak akkor van helye, ha azt az illető birtokos határozottan kivánná.

A kisajátitott terülctért járó kárpótlási összeg utánszámitása szintén csak ugy és annyiban tartozik a küldöttség hatásköréhez, ha és a mennyiben ez iránt egyik vagy másik birtokos részéről felszólittatnék.

E kimutatást is a küldöttség, a mennyiben azt hibátlannak találta vagy a hibákat rövid uton azonnal kijavithatja, szintugy hitelesiti, mint a 12. §. szerint az összeirással és térképpel történt.

14. §. A hitelesités befejeztével az összeirást és térképet a központi telekkönyvi hatóság kiküldöttje, az egyedi kimutatást s a térkép egy hiteles másolatát pedig az azon határra nézve illetékes törvényszéknek a hitelesitésre kiküldött tagja veszi át, kik ezen okiratokat haladéktalanul bemutatják telekkönyvi hatóságuknak.

15. §. A törvényszék, az egyedi kimutatás beérkeztétől számitandó 8 nap alatt, azon okirat hiteles másolatát átteszi az illető adóhivatalhoz, oly czélzásból, hogy a kisajátitott területrészekre eső adórészletek korábbi birtokosainál lejegyeztessenek.

16. §. Továbbá ugyanekkor az egyedi kimutatást s a térképnek egy hiteles másolatát az illető telekkönyvi hivatalhoz teszi át oly meghagyással, hogy a kisajátitott területrészeket az egyes telekjegyzőkönyvekben lejegyezze; s erről a törvényszék egyuttal a központi telekkönyvi hatóságot is, a központi telekkönyv birtoklapjának egybeállithatása végett, (42. §.) tudósitja.

17. § Végre ugyanezen alkalommal az eljáró törvényszék egy hirdetményt bocsát ki, a melyben

mindazokat, a kiknek a kisajátitott területért járó összeg mennyiségére nézve ellenvetésök van, vagy a kik a kártalanitásra bármi czim alatt igényt tartanak, felszólitja, hogy ellenvetéseiket, s illetőleg igényeiket bizonyos záros határidőig, mely egy hónapnál rövidebb és két hónapnál hosszabb nem lehet, annál bizonyossabban jelentsék be, minthogy a később jelentkezők észrevételeire s igényére semmi tekintet nem levén, a kisajátitási s kártalanitási összeg annak s azon mennyiségben fog kiadatni, a kinek nevére, s a mely összeggel az, az egyedi kimutatásban, ki van téve, a bekeblezett vagy felülkeblezett tételek pedig azontul a kisajátitott területről hivatalból le fognak jegyeztetni.

E hirdetmény, a szokott köröztetésen s falragaszokon kivül, a hivatalos lapok utján is köztudomásra hozandó.

18. §. Mind e mellett a törvényszék azokat, a kik a telekkönyvben azon földterületre nézve, a mely, vagy a melynek egy része ki lett sajátitva, tulajdoni jogigénynyel fel vannak jegyezve, vagy a kik arra zálogjogot szereztek, a közhirdetményen kivül külön is értesiti.

19. §. A mely területekre nézve a hirdetményi határidő lefolyása után se ellenvetés, se igénybejelentés nem történt: azokra nézve az illető törvényszék, mint telekkönyvi hatóság, 8 nap alatt a vállalat képviselőjét értesiti, hogy a kisajátitási összeget azoknak, kikre az az egyedi kimutatásban irva van, s ugyanazon mennyiségben kiszolgáltathatja; egyszersmind pedig felszólithatja, hogy 15 nap alatt vagy a kifizetésről szóló nyugtát a törvényszéknek bemutassa, vagy pedig az egyedi kimutatásban foglalt kárpótlást, birói letétemény gyanánt a törvényszéknél tegye le.

E végzés az illető jogosultnak is, kit a kártalanitás illet, kezéhez adandó azon megjegyzéssel,

hogy a pénzfelvétel megtagadása esetében a kárpótlás, mint birói letétemény, az ő költségén fog kezeltetni.

20. §. Mihelyt a vállalat megbizottja nyugta, vagy hiteles letéti jegy felmutatása által igazolta, hogy a fenebbi 1. §. alapján hozott birói végzésnek eleget tett; ha a kisajátitott terület, melynek kisajátitási ára lefizettetett, vagy birói kezekre letétetett, oly egészet képez, a mely valamely előjegyzésnek, bekeblezésnek, fölülkeblezésnek, vagy feljegyzésnek külön és önálló tárgyaul szolgált: ezen előjegyzés, bekeblezés, fölülkeblezés, feljegyzés törlését a törvényszék végzésileg elrendeli.

Ha azonban azon terület, melynek kisajátitási ára kifizettetett, vagy birói kezekre adatott, csak egy részét képezi azon telekkönyvi jószágtestnek, a mely előjegyzés, bekeblezés, fölülkeblezés, vagy feljegyzés által terhelve van: ez esetben, miután az illető kisajátitott terület, a 16. §. értelmében elrendelt lejegyzés által, a tehertétel alapja lenni megszünt, külön tehertörlési intézkedésnek szüksége nem forog fen.

21. §. A kihirdetett határidőnek a fél általi meg nem tartása esetében, s igy a fenebbi 20. §. értelmében elrendelt tehertöltés ellen is, semminemü perorvoslatnak helye nincs.

22. § A hirdetményi határidő alatt benyujtott ellenvetések, vagy igények tárgyalására a törvényszék határnapot tüz ki, melyre a vállalat képviselője is mindenkor megidézendő.

E tárgyaláson a kisajátitás jogosultsága s a kisajátitott földterület térfogata nem jöhetnek vitatás alá, hanem a felek csak a következő kérdésekre szoritkoznak:

a) jogérvényes-e az egyezség, vagy birói határozat, melynek alapján a kisajátitási ár kiszámittatott?

b) a kiszámitás a kisajátitási ár s a kisajátitott területhez képest helyesen történt-e?

c) ki, és mely részben van a kártalanitási összeg fölvételére jogositva?

d) ha az előjegyzéssel, bekeblezéssel vagy felülkeblezéssel terhelt földterületnek csak egy része esett kisajátitás alá: szám szerint mennyire olvad le azon teher tétel, a mely a fenmaradt területet továbbra is terhelni fogja?

23. §. A tárgyalás jegyzőkönyvi alakban történik s legfelebb 8 nap alatt befejezendő.

24. §. A tárgyalás befejeztével a törvényszék 8 nap alatt határozatot hoz, a melyben a 22. §-ban kijelölt pontok iránti kérdéseket egyenkint eldönti; s ha a kárpótlási összeg felvétele iránti jogosultság egy más per elintézésétől függne, a kárpótlási összeget vagy az érdekelt felek közös egyetértésével kijelölt személy kezeihez, vagy pedig, ily megegyezés hiányában, birói kezekre adatni rendeli.

25. §. Ezen határozat ellen mindazon perorvoslatok alkalmazhatók, a melyeket a közönséges polgári perrendtatás megenged; a fölebbviteli biróságoknál azonban az ily kisajátitási ügyek soronkivüli elintézés előnyében részesülnek.

26. §. Az első biróság ugyanakkor, midőn az ellenvetések s igények fölötti határozatát a fennebbi 24. §. értelmében kimondja, egyszersmind végzést hoz az iránt, hogy mindazon kisajátitási ár, mely a 22. §. szerint ellenvetés vagy igény tárgyát képezi, ha az illető összeg birói kézhez nem adatott, a központi telekkönyv teherlapján az ahhoz igényt tartók pontos kijelölésével feljegyeztessék.

Ha a kisajátitási ár mennyisége volna a felek közötti vita tárgya: egyelőre azon magasabb összeg veendő fel, a melyet a felek követeltek.

27. §. A mint a határozat egyik vagy másik ellenvetés, vagy igény fölött jogérvényre emelkedett, a törvényszék hivatalból végzésileg felszólitja a vállalat képviselőjét, hogy a kifizetést, s illetőleg letéteményezését az itélet, vagy határozat értelmében 15 nap alatt teljesitse s ennek megtörténtét szabályszerü okiratok által igazolja.

Ez igazolás megtörténtéről a törvényszék a központi telekkönyvi hatóságot azonnal köteles oly czélból értesiteni, hogy a központi telekkönyv teherlapjáról a kifizetett kisajátitási ár kitöröltethessék. — Ez értesitvényben a feljegyzési végzés (26. §.) számára és tartalmára pontos hivatkozás történjék.

28. §. A központi telekkönyv szerkesztésére és kezelésére nézve a közönséges telekkönyvi rendszer szabályai irányadók, az alábbi §§-okban foglalt eltérésekkel.

29. §. Minden központi telekkönyv egy fölapból, egy tulajdoni lapból, továbbá annyi birtoklapból, a hány határon a vállalat átvonul, s végre egy teherlapból áll.

30. §. A fölap kitünteti a vállalat czégét, az igazgtaóság székhelyét s a vállalat végpotjait.

Továbbá e lapon folyó római számok alatt felsoroltatnak mindazon határok, a melyekre a vállalat kiterjed.

E lap mutatja ki a czég körül történt változásokat is.

A tulajdoni lap mutatja ki a vállalat összes ingatlan vagyonára nézve a tulajdonjog átruházásait és korlátozásait, mig az egyes alkatrészekre vonatkozó birtokváltozások a birtoklapon fordulnak elő.

31. §. A vállalat czége mindannyi birtoklap fejezetére is oda igtatandó.

32. §. A birtoklap minden egyes határra nézve külön készül, s midenik a fejezeten azon római szám-

mal látandó el, a mely alatt a fölapon előfordul. Rovatai következők:

1. a hely szinelési szám;
2. az alkatrész leirása;
3. összes térfogat;
4. hivatkozási jegyzetek.

33. §. Minden egyes alkatrész helyszinelési számát azonfolyó szám képezi, melylyel az a hitelesitett összeirásban s a térképen van megjelölve.

A helyszinelési számjegyzés minden határban egynél kezdődik.

34. §. A második rovatban az egyes alkatrészek számláltatnak elő, kitétetvén ezek hosszusága és szélessége is, ugy a mint a hitelesitett öszszeirásban foglaltatik.

E rovatba jönnek továbbá az épületek, hidak, zsilipek stb., és pedig közvetlenül azon alkatrész után, melyen léteznek, ugyanazon betüvel jelöltetvén meg, a melyet a hitelesitett összeirásban s a térképen nyertek.

Végül ugyanazon rovatban a határbeli összes alkatrészek, s az ezeken létező épitmények elsorolása után két jegyzék következik: az első a vállalat jogainak, a másik a vállalatot terhelő szolgalmak jegyzéke.

Mind a jogok, mind pedig a szolgalmak, az összeirás nyomán szabatosan meghatározva, igtatandók be s a mennyiben bizonyos alkatrészszel, vagy épülettel jogilag, vagy természetszerüleg elválaszthatlan kapcsolatban állanak, hivatkozni kell az illető alkatrész vagy épület helyszinelési számára s illetőleg betüjegyére is.

35. §. A birtoklap harmadik rovata, mely az egyes alkatrészek térfogatát foglalja magában, a hitelesitett összeirás nyomán töltetik be.

36. §. A negyedik rovat elvégre a hivatkozásokat tartalmazza azon későbbi igtatványokra, a

melyek az egyes alkatrészek körül idő folytán felmerülő változásokat tüntetik ki.

37. §. Mint már a 30. §-ban emlitve volt, az egyes alkatrészekben történő birtokváltozásokat szintén a birtoklap mutatja ki. Ily esetek állnak be:

1. ha egyik vagy másik alkatrész térfogata bármely oknál fogva nagyobbodott vagy kevesbült;

2. ha egyes alkatrészek, épületek, jogok vagy szolgalmak idők folytán teljesen megszünnek;

3. vagy elvégre, ha a vállalat uj alkatrészekkel, épületekkel, jogokkal, vagy szolgalmakkal szaporodik.

Ezen esetek, »változások« felirat alatt, időrendben s folyó római számok alatt igtattatnak a birtoklap végére.

38. §. A 37. §. 1-ső és 2-ik pontjának esetei a megváltozott régi tételnél is kitüntetendők, és pedig olykép: hogy az első esetben a helyszinelési szám illetetlenül hagyatván, a 2. s 3. rovatok tartalma keresztvonallal áthuzatik; a 4. rovatban pedig hivatkozás történik a »Változások« azon pontjára, mely alatt ezen alkatrész uj szélessége és hosszusága és összes térfogata beigtattatott.

A második esetben pedig a változott alkatrész helyszinelési száma is keresztülvonatik.

39. §. Ha valamely alkatrészek térfogata változik: az uj igtatványban, mely az uj szélességet, hosszuságot és térfogatot tartalmazza, az alkatrész régi helyszinelési száma megtartandó.

Ugyanez áll az épitmények betüjegyeire s a jogok és szolgalmak számaira nézve is.

40. §. Ellenben, ha uj alkatrész, épitmény, jog, vagy szolgalom jegyeztetik be: az uj bejegyzés mindig a korábbi legutolsó bejegyzés száma, vagy betüje után következő számot, vagy betüt nyeri, tekintet nélkül arra, habár némely törlések

által a számok és betük sorozatában hézagok támadtak is.

41. §. A központi telekkönyv teherlapja a közönséges telelkkönyvek rovataiból áll, de nem vehet fel egyéb tehertételeket, mint a melyek az összes vállalatot mint osztatlan egészet terhelik.

42. §. A fő- és tulajdoni, vagy a birtoklap szerkesztését a központi telekkönyvi hatóság, a hitelesitett összeirás és térképszeletek alapján, köteles azonnal meginditani s folytatni a szerint, a mint a hitelesités egyik, vagy a másik határra nézve befejeztetett, s kiküldöttje által a hitelesitett összeirás és térképszeletek hozzá benyujtatnak s a mint a vidéki törvényszékek értesitményei (16. §.) hozzá beérkeznek.

43. §. Ellenben a teherlap szerkesztése csak akkor kezdhető meg, ha a 26. §-ban érintett végzés a vidéki törvényszéktől a központi telekkönyvi hatósághoz beérkezik.

Az ezen végzésben feljegyeztetni rendelt kisajátitási árt oly elsőség illeti, a melyet semminemü más követelés meg nem előzhet.

44. §. A vállalat tulajdonáról felvett hiteles összeirások és térképszeletek a központi telekkönyvi hatóság őrizete alatt maradnak s a központi telekkönyv kiegészitő részeit képezik.

45. §. A központi telekkönyvi hatóság, mihelyt a hitelesitett összeirások és térképszeletek, ugy szintén a 26. §-ban érintett végzések a vállalathoz tartozó mindannyi határra nézve hozzá beérkeztek, a központi telekkönyvi szerkesztését befejezi, ennek megtörténtéről az igazságügyi s közlekedési miniszteriumoknak jelentést tesz, s megállapitja s hirdetményileg nyilvánosságra hozza azon határnapot, a melyen a központi telekkönyv megnyittatik.

E naptól fogva minden, a vállalat ellen intézett olynemü beadvány, mely tárgyánál fogva a telekkönyvi hatósághoz tartozik, a pestvárosi törvényszéknél nyujtandó be, melynek vezetése alatt a központi telekkönyv áll.

46. §. Egyéb panaszok, melyek a vállalat s más egyesek közt felmerülnek, a közönséges polgári törvénykezési rendtartásban kijelölt biróság illetősége alól el nem vonhatók, s ily panaszok eseteiben tartozik a központi telekkönyvi hatóság, ha egyik vagy másik fél kérelmére az illető biró kivánná, az összesitett telekkönyvnek, valamint a telekkönyv mellett létező összeirásnak és térképnek is azon részét, mely a fenforgó ügy eldöntésére szükségeltetik, a folyamodó fél költségén, hiteles másolatban kiadni.

47. §. Minden változás, mely idő folytán a birtoklapon történik, a telekkönyv mellett térképen is összhangzatosan kitüntetendő.

48. §. Mindazon vasuti és csatornavállalatok, melyek e törvény életbeléptetésekor a kisajátitási eljárást az egész vonalon, a melyre engedélyök szól, teljesen még be nem fejezték, kötelezőleg a jelen törvény hatálya alá esnek.

Azon vállalatok ellenben, a melyek a jelen törvény hatályba léptekor a kisajátitási eljárást befejezték, kötelesek a jelen törvény életbe léptetésétől számitandó egy év alatt a központi telekkönyvezést kérni, köteleztetvén egyszersmind az ily vállalatok engedélyezett elsőbbségi kötvényeik teljes összegét telekkönyvezett vagyonukra a teherlap megnyitása alkalmával eső helyen illetékmentesen bekebleztetni, mely esetben az igazságügyi- s közlekedési miniszteriumok fogják a meglevő munkálatok átalakitására szükséges intézkedéseket megtenni.

49. §. A kisajátitási összeirások, térképek s egyedi kimutatások, valamint a jelen törvény alapján keletkező bárminemü benyujtványok, tárgyalások és itéletek minden illetéktől mentesek, e mentesség azonban a nyugtákra ki nem terjed.

50. §. A hitelesités és köröztetés költségeit a vállalatok viselik.

51. §. Ezen törvény mindazon szakaszainak eseteiben, melyekben a vidéki telekkönyvi hatóságokra történik hivatkozás, ezek helyett azon birtokrészekre, melyek még nincsenek telekkönyvezve, az illetékes törvényszékek, mint a dologi biróságok tartoznak eljárni.

52. §. Jelen törvény végrehajtása az igazságügyi és közlekedési miniszteriumok hatásköréhez tartozik.

A magyar korona országaiban levő vasutak és csatornák külön összpontositott telekkönyvezéséről alkotott 1886: I. t.-cz. végrehajtása tárgyában az igazságügyi- és közlekedési miniszternek 1869. évi márczius 8-án kelt rendelete a következő intézkedéseket tartalmazza:

1. §. Mindazon teendőket, melyeket a polgári törv. rendtartás 18. és 19. §§-ai a telekkönyvi hatósághoz utalnak: a vasutak és csatornák összpontositott telekkönyvei körül sz. kir. Pest fővárosának telekkönyvi hatósága, mint a »központi telekkönyvi hatóság« végezi.

2. §. Az összpontositott telekkönyvek felvétele és vezetése, a segédhivatalok (iktató-, kiadó- és irattár) vitele, az ügydarabok előadása a jelen rendelet által szervezett »központi telekhivatal« által eszközöltetik.

E hivatal személyzete a m. k. igazságügyi miniszter által neveztetik ki, s költségei az országos pénztárból fedeztetnek.

E költségek közé tartoznak: a személyzet fizetése, a hivatali helyiségek bére, a könyvkötői, nyomtatványi, fütési, világitási és irodaszerekre megkivántató kiadások.

3. §. A központi telekhivatal személyzete a következő tagokból áll: egy hivatal-főnök, egy telekkönyvezető, egy hivatali tiszt és egy hivatalszolga.

Szükség esetében ezeken fölül: egy titkár, egy második telekkönyvvezető és egy dijnok is fog kineveztetni.

E hivatal tagjai államtisztviselők, és közvetlen a m. kir. igazságügyi miniszter alá vannak rendelve.

4 §. A központi telekhivatal egyes tagjai a következő hatáskörrel birnak:

a) A hivatalfőnök fölügyel a személyzet többi tagjaira, a teendőket köztük felosztja, a pontos és szabályszerü ügyvitelt ellenőrzi; ezenfelül a központi telekkönyvek felvételét önnállólag vezeti és átalában végzi az ezen felvételnél felmerülő összes teendőket, különösen pedig az összeirás, térkép és egyedi kimutatás hitelesitésénél közremüködik; — végre a központi telekkönyvi hatóságnál a központi telekkönyvi ügydarabokat ő adja elő, és ez ügyekben szavazati joga van, ő irja alá a kiadmányozásokat és a telekkönyvi kivonatokat.

b) A telekkönyvvezető az összpontositott telekkönyveket összeállitja, azoknak biztos és sértetlen fentartása felett örködik, az elrendelt bejegyzéseket foganatositja, a telekkönyvi és térképi másolatokat elkésziti, a segédhivatalok teendőit végzi, a feleknek értesitést ád, és az irodai szükségletek fölött rendes számadást vezet.

Ezenfelül a központi telekkönyvi hatóság üléseiben, a központi telekkönyvi ügydarabok előadásáról ő vezeti a tanács-jegyzőkönyvet.

A hivatalfőnök a telekkönyvvezetőt a hitelesitésekre maga helyett kiküldheti, s a kiadmányozások és kivonatok aláirásával is megbizhatja.

c) A hivataltiszt a telekkönyvvezetőnek teendőiben segitségül van, a másolatokat ő köteles elkésziteni.

d) A hivatalszolga a rendes teendőkön felül Buda-Pesten a kézbesitéseket végezi.

A titkár a hivatalfőnök helyettese, s mint ilyen a központi telekkönyvi hatóságnál előad és szavazati joggal bir.

A hivatalfőnök jogositva van a lejegyzések gyors foganatositása czéljából a telekkönyvvezetőket az illető törvényszék elnökének egyetértésével a vidéki telekkönyvi hatóság rendelkezésére bocsátani.

5. §. Pest főváros telekkönyvi hatósága a központi telekkönyvi ügydarabokat üléseiben minden más ügy előtt fogja elintézni, sőt sürgős esetben rendkivüli ülést is köteles tartani; — a központi telekhivatal fölött a felügyeletet annyiban gyakorolja, a mennyiben a hivatalos teendőknek rendes és pontos teljesitése fölött szintén őrködik, azonban a személyzet fölötti fegyelmi hatóság kizárólag a m. kir. igazságügyi minisztert illeti.

6. §. A központi telekhivatalnak külön pecsétje van, mely az ország czimerét a következő körirattal: »A magyarországi vasutak és csatornák központi telekkönyvi hatósága Pesten« foglalja magában.

7. §. A központi telekkönyvezés tárgyát az 1868: I. t.-czikkely 4. §. értelmében csak az ingatlanok és azokkal összekapcsolt dologi jogok képezvén, a fölvétel csak ezekre terjesztendő ki.

A fölvétel alá esnek tehát: a vállalat kiegészitő alkatrészeit képező összes ingatlanok és a rajtok emelt épitmények és összekötő hidak.

A központi telekkönyvezés alól a birtokos kivánatára kivétethetnek az oly ingatlanok, melyek a telekkönyvezendő vállalathoz tartoznak ugyan, de annak üzletéhez nem elkerülhetlenül szükségesek, és igy a vállalati mü kiegészitő alkatrészei közé nem számithatók. (29. §.)

Ha pedig a vállalat valamelyik alkatrészén oly épitmények emeltettek, a melyek a beváltás esetére, vagy az engedély megszüntével is a vállalkozók tulajdonai maradnak: péld. az 1868: 37. t.-cz. 10. §-a szerint a kormány engedélyével épitett coaks-kemenczék, dockok, gép- és más gyárak, öntődék stb.: az ily épitmények, ezen minőségüknek a birtoklapon való világos kitüntetése mellett, a központi telekkönyvbe szintén felveendők ugyan, de külön átruhásás vagy terhelés tárgyát mindaddig nem képezik, mig a beváltás, illetőleg az engedély megszünte bekövetkezett.

Az összpontositott telekkönyvek az összeirás és térkép alapján állittatnak össze.

8. §. A vállalati vonalnak minden egyes határra eső részéről külön és oly összeirás készitendő, mely a vonalnak alkatrészeit teljesen leirja.

Az alkatrészek a törvény 5. §. b) szerint képzendők, igy péld. a pályaudvar összes épületeivel, az őrházak, a vonalnak ezek közt fekvő részei, a jelentékenyebb hidak, átjáratok, továbbá a csatornáknál az egyes zsilipek közt fekvő részek stb. külön alkatrészeket képeznek. Az alkatrészek mérvadatai a pálya tengelyére alapitott öszrendező (Coordinata) által fejezendők ki, és azok jegyzéke az összeiráshoz melléklendő.

Az összeirásban kiteendő az épületek minősége is, péld.: gyár, raktár, vendéglő stb.

Oly al- és felépitmények, melyek a vállalat tartozékát nem képezik, és a beváltás vagy az

engedély megszüntének esetére is a vállalkozó tulajdonául maradnak, különösen kitüntetendők.

Ha valamelyik alkatrészt szolgalom terhelné, megemlitendő, ki köteles a szolgáló jószágot jó karban tartani, ha pedig a fölvett alkatrész az uralgó dolog, ugy a szolgáló jószág telekjegyzőkönyvi lapszáma és helyrajzi, illetőleg helyszinelési száma kiteendő.

A vállalat részére szerzett jogok és az azt terhelő szolgalmak jegyzéke a kisajátitási összeirásból átveendő.

Minthogy a központi telekkönyvezés alá eső vállalatok létesitésénél többnyire a tizedes mérték alkalmaztatik: az 1868: I. t.-cz. 5. §. e.) esetében az összeirásnál e mérték is alkalmazható.

9. §. A vállalati birtok térképének a telekkönyvi hivátalban őrzött térképpel kell megegyeznie s a határnak azon részét, a melyen a vonal keresztül megy, a telekkönyvi helszinelési, illetőleg helyrajzi számokkal együtt teljesen ki kell tüntetnie.

A vonalnak menete, és egyes alkatrészei, az épületek, hidak, zsilipek stb. kék tintával jelölendők.

Az egyes térképszeletek vászonnal egyberagasztatnak. Az egyes szeleteknél, egyformaság tekintetéből, a bélyegpapirnál előirt nagyság, mértékül (scala) pedig 1 : 1000 használandó.

10. §. Az egyedi kimutatások községenkint a birtokosok neveinek betüszerinti sorrendjében készitendők.

Az egyedi kimutatásnak czélja:

a) hogy annak alapján a kisajátitott részletek lejegyeztessenek;

b) hogy az ezekért járó kártalanitási összeg a jogosultaknak gyorsan és biztosan kifizettessék.

11. §. A lejegyzés szükséges:

a) a telekkönyvben (a hol telekkönyvek már léteznek) s e czélból az egyedi kimutatásban a telekjegyzőkönyv lapszáma, a helyszinelési szám és a kisajátitott térfogat kitétetik.

b) Az adófőkönyvben, hogy a kisajátitott birtokrészletre eső adó leróvassék.

Az egyedi kimutatásnak minden egyes tétele a hivatkozás könnyitése czéljából folyó sorszámmal látandó el, és ezen felül az egyes tételek közt a netalán szükséges hozzájegyzésekre elegendő tér hagyandó.

12. §. A kisajátitott birtokrészletért járó kárpótlás az ingatlan helyébe lépvén, azt fogja illetni, a ki az ingatlanra jogal birt.

Az egyedi kimutatás illető rovatába ily jogosultkép azon birtokos veendő fel, ki az 1868. 55. t.-cz. 23. §. szerint készitett kisajátitási összeirásba bejegyeztetett, s a kérdéses birtokrészletet mint tulajdonos birja, és a kisajátitás eszközlésénél közbenjárt, habár a tulajdonjog nevére nincs is átirva.

Azok, kik bármi okból a kártalanitási összegre igényt tartanak: kötelesek igényeiket a törvény 17. §. szerint kitüzendő hirdetvényes határidő alatt bejelenteni, a telekkönyvi hatóság ez igények felett, még ha azok a telekkönyvbe bejegyezve lennének is, hivatalból csak annyiban őrködik, a mennyiben köteles a telekkönyvi érdekletteket a bejelentési felhivásról értesiteni.

13. §. Minthogy az általános kisajátitási törvény (1868. 55. t.-cz.) 30. és 61. §§. értelmében a kisajátitási összeg a birtokbavétel és igy a hitelesités előtt kifizetendő vagy birói kézhez leteendő: a vállalkozó a kifizetést a jogosult kezéhez köteles teljesiteni.

a) ha a tulajdonjog a jogosult részére van bekebelezve, és

b) ha más telekkönyvi bejegyzések, péld. igénybejegyzések vagy bejegyzett követelések ezt nem gátolják, vagy ha a telekkönyvi érdeklettek beleegyezése megszereztetett.

A telekkönyvi állapot ez esetben a kisajátítási eljárás telekkönyvi feljegyzésének időpontja szerint biráltatik meg, a mennyiben ezen feljegyzés a telekk. rend. 161. §. és az ált. kisajátit. törv. 24. §. értelmében foganatosittatott.

14. §. Mihelyt a kisajátitás valamely határra nézve végleg befejeztetett, és a fenebbi három okmány elkészittetett: a vállalkozó köteles ezen okmányokat hitelesittetni és e czélból:

1-ör a közlekedési miniszteriumhoz folyamodik az 1868. I. t.-cz. 8. §. a) és c) pontjaiban megnevezett küldöttségi tagok kinevezése végett;

2-szor az illető vidéki telekkönyvi hatósághoz beadja az érintett t.-cz. 9. §. szerint a fenebbi három okmányt eredetben, ezenkivül az egyedi kimutatás másolatát az adóhivatal, és a térkép másolatát a telekhivatal számára;

3-szor a központi telekkönyvi hatósághoz beadja a tulajdonjog bekeblezésére szükséges okmányokat, ugymint:

a) az engedélyezési okmánynak, valamint a netalán előfordult átruházásokról szóló okiratoknak hiteles másolatait;

b) az egész vonalnak átnézetes térképét, melyen csak az egyes határok s ezek nevei jelöltetnek meg és az egész vonal hosszasága mértföldekben kimutattatik; és a melyhez a külön határok táblás lajstroma (helyrajzi rendben római számokkal) csatolandó, megjegyeztetvén, hogy a transversalis vonalok sorrendje Pesthez legközelebb eső végpontjuktól számitandó.

15. §. A vidéki telekkönyvi hatóság a közlekedési miniszterium kiküldöttje által kitüzött hitelesi-

tési határnapról a vállalkozót, illetőleg képviselőjét, ugy a község elöljáróját értesiti, és a kibocsátandó hirdetményt a törvényszék táblájára kifüggeszteti; e hirdetmény az illető községben a helyi szokás szerint közzéteendő, és a hivatalos lapba egyszer beiktatandó.

E közzétételnél különösen ügyelni kell, hogy a kihirdetés, illetőleg a beiktatás megtörténte és a hitelesitési határnap közötti határidő legalább 15 napot tegyen.

A több községre nézve kitüzött határnapok egy hirdetménybe is foglalhatók.

16. §. Az 1868. I. t.-cz. 11—13. §§-ban és az 1868. 55. t.-cz. 72. §-ban emlitett vitás kérdések a központi és a vidéki telekkönyvi hatóság kiküldöttjei által döntetnek el.

A központi telekkönyvi hatóság kiküldöttje különösen felügyel, hogy a vállalat birtokának összeirása és térképe akkép készittessék el, hogy azok alapján az összpontositott telekkönyv akadály nélkül összeállitható legyen; a vidéki telekkönyvi hatóság kiküldöttei pedig arra ügyelnek, hogy az egyedi kimutatás a lejegyzés gyors foganatositására alkalmas módon szerkesztessék.

17. §. A vidéki telekkönyvi hatóság a küldöttjei által beadott jelentés folytán:

a) az egyedi kimutatás hiteles másolatát az illetékes kir. adóhivatalhoz 8 nap alatt átküldi az adó lerovása végett; ezen felül

b) az egyedi kimutatást és térképet eredetben a kisajátitott birtokrészletek lejegyzése végett a telekhivatalnak kiadja; végre

c) az 1868. I. t.-cz. 17. §-ban meghatározott hirdetményt a törvényben felsorolt igények bejelentése végett kibocsátja.

18. §. A lejegyzés a fennálló telekkönyvi szabályok szerint a következő módon eszközöltetik:

a) ha valamely birtokrészletnek csak egy része jegyzendő le: a birtoklapon a térmérték keresztülhuzatik és a fennmaradt térmérték vörös tintával fölibe iratik, a jegyzet rovatában pedig kiteendő a tulajdonlap sorszáma, mely alatt a lejegyzési végzés bevezettetett, ha pedig hely szüke miatt ezen eljárás nem követhető: a birtokrészlet a fennmaradt térmértékkel uj sorszám alatt veendő fel;

b) ha az egész birtokrészlet lejegyeztetik, és a községi telekkönyvből kivétetik: ezen körülmény a birtokrészlet-lajstromban is kitüntetendő;

c) ha a birtoklapon a térfogat kitéve nem lenne, és a fennmaradt térmérték sincs tudva: a lejegyzési végzés a tulajdonlapon bevezettetik és a birtoklapon ezen sorszámra a jegyzet rovatában a hivatkozás kiteendő;

d) tagositott községeknél, ha a kisajátitás már a kiosztott uj birtokból eszközöltetett, és ezen uj birtok a telekkönyvbe még bejegyezve nem lenne: a lejegyzési végzés egész terjedelmében a tulajdonlapon bevezettetik, és minthogy a birtoklapon a térmérték le nem jegyezhető, a régi birtok mellé a jegyzet rovatában a tulajdonlap sorszámára a hivatkozás kiteendő és a tagositott birtok bevezetése alkalmával csak a fennmaradt térfogat veendő fel;

e) a telekhivatal térképén a vállalati vonal vörös szinnel kitüntetendő;

f) ha valamely birtokrészletet szolgalom terhel: ez az illető telekjegyzőkönyvben bekeblezendő; végre

g) a főtelekjegyzőkönyvekben foglalt birtokrészleteknél a lejegyzés a községi másodlatokban is kitüntetendő.

A lejegyzés megtörténtéről az egyedi kimutatásra hivatalos bizonylat vezetendő.

A telekhivatal azután a lejegyzés foganatositásáról a telekkönyvi hatósághoz jelentést tesz, mely a központi telekkönyvi hatósághoz a végelintézés alkalmával (24. §.) átteendő.

19. §. A hirdetményi felhivás a törvény a 17. §. értelmében kiterjed:

a) azokra, a kik az egyedi kimutatásban foglalt kárpótlási összeg mennyisége vagy megállapitása ellen kifogást tenni szándékoznak; és

b) azokra, a kik ezen összegre erősebb jogot akarnak érvényesiteni.

A bejelentések irásban vagy szóval történhetnek; utóbbi esetben jegyzőkönyv veendő fel.

Oly felszólalásoknak, melyek a kisajátitás jogosultsága vagy az egyedi kimutatásban kitett térfogat ellen intézvék: helye nincs s azokra a hirdetményi felhivás nem vonatkozik.

20. §. Az eljárás gyorsitása tekintetéből a vidéki telekkönyvi hatóságnak az ált. kisajátitási törvény 62. §. szerint az igénybejelentésre vonatkozó felhivása az 1868. I. t.-cz. 8. és 9. §§-ai szerint a hitelesités iránt kibocsátandó hirdetménybe is felvehető.

Azonban akár ily együttesen, akár külön eszközöltessék a kihirdetés: az igények bejelentési határnapja ugy tüzendő ki, hogy közte és a hirdetmény beiktatása között legalább 30 napnyi időköz legyen.

21. §. A telekkönyvi hatóság az igény bejelentési határidőről a telekkönyvi érdekletteket külön értesiteni köteles és pedig a következő módon:

a) azok, kiknek tartózkodása ismeretes, felzet kézbesitése által személyesen értesitendők;

b) azok részére pedig, a kiknek tartózkodási helye a telekkönyvből ki nem tünik, vagy a kik külföldön tartózkodnak és a telekkönyvi hatóság

tudtával ennek székhelyén megbizottat nem rendeltek, gondnok nevezendő;

c) kiskoruak és gondnokoltak helyett a gyámhatóság;

d) jogi személyek helyett elöljáróik, illetőleg igazgatóik ertesitendők;

e) ha valamely birtok több bekebelezéssel van terhelve és csak aránytalanul kis része esik kisajátitás alá: csak azon korábban bekeblezett hitelezők értesitendők személyenkint, a kiknek követelése a kártalanitási összeget kimeriti, a később bejegyzettek gondnok kezéhez értesittetnek; végre

f) csőd alatti birtoknál a felhivás csak a csődtömeggondnoknak kézbesitendő.

22. §. A telekkönyvi hatóság a bejelentéseket az egyedi kimutatás jegyzet rovatában feljegyzi és a tárgyalási határnapot kitüzi.

A tárgyaláskor mindenekelőtt a vitás kérdéseknek egyesség utján való kiegyenlitése megkisérlendő, mi a jelen utasitás 21. §-nak e) esetében főleg az által eszközölhető, ha a kártalanitási öszszeg a legelöl bekebelezett hitelezőknek, az illető terhek telekkönyvi törlése mellett, kifizettetik.

Ha pedig a megállapitott kártalanitási összeg mennyisége ellen adatott be kifogás: az egyedi kimutatás jegyzetrovatában a követelt többlet letéteményezése elrendelendő, mi, ha nem teljesittetnék, a törvény 26. §-a értelmében ezen többletnek telekkönyi biztositása fog elrendeltetni.

23. §. A bejelentési határidő elmulta után a telekkönyvi hatóság a vállalkozót az egyedi kimutatás kézbesitése mellett, az 1868. I. t.-cz. 19. §-a értelmében a kisajátitási ár kifizetésére, illetőleg letételére utasitja és erről a jogosultakat, a kiknek részére t. i. a kifizetés vagy a letétel elrendeltetett, értesiti.

Ha a letéteményezés rendeltetett el: a vállalkozó a jogosultnak a kárpótlási összeget kifizetheti, mihelyt az érdekeltek nyilatkozatai által a letéteményezés okai megszüntetnek.

E nyilatkozatok a nyugtákkal együtt az illetékes vidéki telekkönyvi hatósághoz nyujtandók be.

24. §. A vállalkozó az 1868. I. t.-cz. 20. §-a értelmében a nyugták, letéti jegyek és a fennérintett nyilatkozatok (23. §.) jegyzékét beadni köteles. E jegyzékben az egyedi kimutatás sorszámai megtartandók, s azokkal a mellékletek is megjelölendők.

Ez alkalommal a vállalkozó a különbözet telekkönyvi biztositása iránt is köteles nyilatkozni. (22. §.)

Ha az okmányok rendben találtatnak, a telekkönyvi hatóság végzésileg kimondja, hogy a kisajátitási összeg a vállalkozó által teljesen lefizettetett és hogy az átirás tehermentesen foganatositható; ha pedig a peres összegekre nézve zálogjogi bekebelezés szükségeltetnék: ezt az összeg és a jogositottak nevei kitételével egyuttal elrendeli.

Ugyanezen végzésben a telekkönyvi hatóság a törlést is el fogja rendelni:

a) ha a kisajátitási ár valamely bekebelezett követelés teljes vagy részleges törlesztésére fordittatott; vagy

b) ha a zálogtárgy a lejegyzés folytán végképen megszünt.

Ezen végzés a telekhivatalnak a lejegyzés foganatositásáról szóló jelentésével együtt a központi telekkönyvi hatósághoz elküldendő.

Ha a vállalkozó a fennérintett jegyzéket a kitüzött határidő alatt be nem adja: a telekkönyvi hatóság köteles, őt a jegyzék benyujtására pénzbirsággal is szoritani.

Az eredeti nyugták és letéti jegyek a vállalkozónak visszaadatnak; az eredeti egyedi kimutatás és egy térképmásolat a telekhivatalnál megtartatnak.

25. §. Ha a kártalanitási összeg az általános kisajátitási törvény 30. és 61. §§-ai értelmében már a hitelesités előtt kifizettetett vagy birói kézbe letétetett: köteles a vállalkozó a nyugták és a letéti jegyek jegyzékét (24. §.) a bejelentési határidő lefolyta után azonnal beadni.

Ha a bejelentési határidő alatt sem ellenvetés, sem igény nem jelentetett be, és a jegyzék is rendben találtatik: a telekkönyvi hatóság a jelen utasitás 24. §-ban érintett végzést meghozza és ebben egyszersmind hivatalból elrendeli, hogy a letéteményezett és kifogás alá nem eső kártalanitási összeg a jogosultaknak adassék ki.

26. §. A központi telekkönyvek összeállitásánál nyomtatott ivek használandók. Mindegyik telekkönyv a későbbi bejegyzésekhez szükséges üres ivekkel ellátva, bekötendő és külön folyó számmal negjelölendő.

Az összes központi telekkönyvekről a folyó számok szerint egy általános jegyzék és ezen felül a czégekről egy betüsorozatos névjegyzék vezetendő.

E két jegyzék elkészülvén, egybeköttetik és rendesen tovább vezettetik.

Az egyes telekkönyvhöz tartozó összes térképek kellő felirással egy vagy több papirtokban (caron) akkép helyeztetnek el, hogy legelöl a vonalnak átnézetes térképe a külön határok táblás lajstromával (14. §. b) és utána a határbeli térképek azon sorban és azon római számokkal ellátva követeznek, a mely sorban és szám alatt az illető községbeli birtok a fennebbi táblás lajstromban, és igy a elekkönyvben is előfordul.

A központi telekkönyvek és a térképek tüzmentes helyiségben és zárt szekrényekben őrizendők.

27. §. Ha a vállalkozó a fővonal telekkönyvébe a szárnyvonalokat is fölvétetni akarja: akkor először a fővonal és utána a szárnyvonalok felsorolandók.

A főlapon a végpontok mellé a vonal hosszusága mértföldekben szavakkal kiirva kiteendő, és pedig mind a fővonalé, mind a szárnyvonaloké külön-külön.

Ha valamely vonal a magyar korona országainak határain tulterjed: a telekkönyvbe csak az ország határáig terjedő birtok veendő fel és a főlapon csak a határon belül fekvő végpontok teendők ki.

A főlapon történő változásokról szóló végzések a tulajdonlapra jegyeztetnek be.

28. §. A központi telekkönyvek fő- és birtoklapjai a hitelesitett összeirás és térkép alapján állittatnak össze és az összeállitás helyességét a hivatalfőnök vagy helyettese a főlapon aláirásával bizonyitja.

A fennebbi 24. §-ban emlitett végzés és ejegyzési jelentés beérkeztével a központi telekkönyvi hatóság a tulajdonjognak, ugy szükség esetében a zálogjognak bekeblezését elrendeli, és egyuttal meghatározza a napot, a melyen a központi telekkönyv hatályossága kezdődik. Ily napul mindig a bekeblezési végzés hozatalát követő 15. nap tüzendő ki, mely nap a főlapon följegyzendő.

A kártalanitási összegek biztositására szolgáló zálogjogi bekeblezések egy és ugyanazon községbeliek javára, egy általános összegben együttesen foganatositandók; azonban a bekeblezésben hivatkozni kell azon okmányra, mely a kártalanitásra

jogositottak nevét és az őket egyenkint illető öszszegeket kimutatja.

Ezen összegekre felülkeblezések nem eszközölhetők és a törlés az 1868. I. t.-cz. 27. §-a értelmében csak az illető vidéki telekkönyvi hatóság végzése alapján rendelhető el.

29. §. A vállalkozó az egyes önálló vonalokat külön telekkönyvekbe vétetheti fel, de szabadságában áll több összefüggő vonalt egy telekkönyvbe egyesittetni: köteles azonban ez iránti kérelmét a 14. §. szerint beadandó kérvényben világosan kifejezni.

A vállalati mü kiegészitő alkatrészeit képező birtokrészletek a központi telekkönyvbe szükségkép felveendők.

A vállalat tulajdonában levő oly más fekvőségek és épitmények, melyek a vállalat érdekében használtatnak ugyan, de annak kiegészitő alkatrészét nem képezik, például: az igazgatóság háza, vagy más, a fővárosban fekvő épületek sat. a központi telekkönyvbe csak akkor vétetnek föl, ha azt maga a vállalat kérelmezi, különben az ily birtoktárgyak bejegyzése a rendes telekkönyvekben eszközlendő.

30. §. A központi telekkönyvi hatóság külön iktató-könyvet vezet, mely egyuttal a naplót, a kiadó- és irattári könyveket is helyettesiti, miért is az iktatókönyv rendes rovatai ez utóbbi könyvek szokott rovataival kiegészitendők. Az iktatókönyv mellett rendes névjegyzék is vezettetik.

Az iktató és a központi telekhivatal hétköznapokon öt, ünnepeken és vasárnapokon pedig három órán át nyitva tartatik.

A hivatali órák közelebbi meghatározása és a közönség tudomására juttatása a hivatalfőnök kötelessége.

A hivatalfőnök vagy helyettese a hivatalos órák elteltével az iktatókönyvet naponként megtekinti, s ennek jeléül aláirja.

31. §. Ha a telekkönyvezés után a vállalat alkatrészei utólagos szerzés által szaporodnának: az uj alkatrészek bejegyzése, a mennyiben azok kisajátitás utján szereztettek, az 1868. I. t.-cz. és a jelen szabályrendelet, ha pedig az utólagos szerzés más jogczimen történt, az általános telekkönyvi szabályok szerint teljesitendő.

32. §. Hozzájegyzési kérvények, ha egyuttal valamely község telekkönyvében lejegyzés szükséges, az illetékes vidéki telekkönyvi hatósághoz adandók be, mely a lejegyzést foganatositván, végzését a térkép másolatával a központi telekkönyvi hatósághoz átküldi, és egyuttal, ha a birtokrészlet egészben megszünt, a birtokrészletlajstromban a központi telekkönyvbe való átjegyzést feljegyzi.

Ha pedig a lejegyzés a központi telekkönyvben történt és a lejegyzett részlet valamely községi telekkönyvbe vezetendő át: a lejegyzés megtörténtéről az illetékes vidéki telekkönyvi hatóság kellőleg értesittetik.

33. §. Ha oly kölcsönök kebelezendők be, melyekről a bemutatóra szóló részkötvények adatnak ki: a bejegyzésben a kölcsön egész összege, a részkötvények száma, a kamatláb és a visszafizetési módozatok szabatosan kiteendők; a bekeblezés pedig nem az egyes részvénybirtokosok nevére és részösszegekben, hanem a közvetitő hitelintézet megnevezése mellett az összes hitelezők javára egy összegben teljesitendő és a bekeblezési záradék csak a főkötelezvényre vezetendő. Az ily bekeblezésre felülkeblezések nem eszközölhetők, és a törlés csak a részkötvények felmutatása, illetőleg azok megsemmisitésének igazolása alapján

történik, és a törlési záradék a részkötvényre röviden reávezettetik.

34. §. Az ügydarabok a következő ülésben mindig elintézendők és további 24 óra alatt kiadandók, sőt sürgős esetben az elintézés rendkivüli ülésben történik és a kiadmányozás haladék nélkül eszközöltetik.

35. §. Az irattárban az ugyanazon telekkönyre vonatkozó iratok egy csomóba lajstromoztatnak, mely az illető telekkönyv folyó számával megjelölendő, és ha egy csomó elégséges nem lenne, a többi csomó a szám mellé irandó betü által jelöltetik meg.

A csomókban elhelyezett iratok külön folyó számmal jelöltetnek, és mindegyik csomóhoz az abban foglalt iratokról rendesen vezetett jegyzék csatolandó.

Az irattári jelzés akkép történik, hogy felül a csomó száma és betüje, alul az iratok folyó száma irandó p. o. $\frac{1. a.}{5.}$

Ha valamely ügydarab több telekkönyre vonatkozik, az annak csomójába lajstromoztatik, melyben a főbejegyzés eszközöltetett, p. o. egyetemleges jelzálogoknál a főjelzálog telekkönyvének csomójában.

36. §. A központi telekkönyvből a felek kivánatához képest négy féle kivonat adható ki; ugymint:

a) a telekkönyv teljes másolata;

b) a tulajdonképi telekkönyvi kivonat, mely csak a fennálló tételeket tartalmazza, és melyből a megszünt tételek kihagyatnak; különösen a birtoklapról a változások lapja egészen kihagyatik és a birtok a jelenlegi állapot szerint kimutattatik; a tulajdon és teherlapon a megszünt tételek sorszámai mellett ezen körülmény kitétetik, különben a sorszámok megtartatnak;

c) a részleges kivonat, mely csak az egyes lapokat tartalmazza; és

d) a sommás kivonat, mely a birtoklapok kihagyásával csak a főtulajdon és teherlapokat a mostani állás szerint tartalmazza.

37. §. A központi telekkönyvek magyar nyelven vezettetnek, a kivonatok szintén ezen nyelven adatnak ki, azonban a felek kivánatára és költségére más nyelven hiteles forditásban is kiadhatók.

A végzések és záradékok magyar nyelven szerkesztendők, azonban a felek kivánatára és költségére a magyar szerkezet mellé hiteles forditás is csatolandó.

38. §. A már fennálló vállalatok telekkönyvezésénél a fennebbi szabályok szintén irányadók, a mennyiben a következő szakaszok eltérőleg nem rendelkeznek. Az ily vállalatok telekkönyvezésénél meg kell különböztetni:

a) azokat, melyeknél a kisajátitott birtokrészletek már lejegyezvék; és

b) azokat, a melyeknél a kisajátitás és kifizetés ugyan már befejeztetett, de a telekkönyvi lejegyzés még nem eszközöltetett.

39. §. Ha már a helyszinelés alkalmával a vállalati mü a felvételből kihagyatott és csak a térképen jelöltetett ki; vagy ha már a helyszinelés alkalmával az ily vállalatról külön telekjegyzőkönyv nyittatott; vagy végre ha a helyszinelés után a vállalat részére kisajátitott birtok, telekjegyzőkönyv nyitása mellett, vagy a nélkül már lejegyeztetett: az ily vállalatok központi telekkönyvezésére csak a vállalat birtokáról szóló összeirás s térkép elkészitése és hitelesitése szükséges, mely az 1868. I. t.-czikk és a jelen szabályrendelet szerint teljesitendő.

A központi telekjegyzőkönyvek összeállitása után a vidéki telekkönyvi hatóságoknál netalán vezetett telekjegyzőkönyvek megszüntettetnek.

Miután a telekkönyvezendő birtok már a korábbi jogosult nevéről lejegyeztetett s a vállalat annak tettleges és telekkönyvi birtokában van: az egyedi kimutatás elkészitése, valamint az igények bejelentése végetti határidőnek kitüzése nem szükséges.

40. §. Ha a kisajátitás és a kifizetés már megtörtént ugyan, de a telekkönyvi lejegyzés vagy épen nem vagy csak részben eszközöltetett: akkor a vállalat birtokának összeirása, térképe és az egyedi kimutatás elkészitendők.

Az egyedi kimutatásra nézve azonban megjegyeztetik: hogy

a) a birtokos rovatában annak neve teendő ki, a kinek a kártalanitás kifizettetett, vagy a kinek részére az letéteményeztetett;

b) a mennyiben a lejegyzés már részben megtörtént, az egyedi kimutatásba csak azon birtokrészletek veendők fel, melyek még lejegyezve nincsenek;

c) az egyedi kimutatáshoz egyuttal a kifizetésről szóló nyugták, illetőleg a letéteményezésről szóló letéti jegyek is melléklendők.

E három okmány hitelesitése, ugy a felhivás az igények bejelentésére, és a további eljárás az 1868. I. törvényczikk és a jelen utasitás szerint történik.

A felhivási hirdetménybe világosan ki kell tenni, hogy mindazok, kik az egyedi kimutatásba felvett részekért megállapitott kártalanitási összegre nézve bármi oknál fogva még kielégitve nem volnának, vagy a kik a netalán letéteményezett kártalanitási összegre igényt tartanak, követeléseiket illetőleg igényüket; a kitüzött határidő alatt annál

bizonyosabban jelentsék be, mert a később jelentkezők felszólalásai tekintetbe nem fognak vétetni, s a letéteményezett kártalanitási összeg annak és azon mennyiségben fog kiadatni, a kinek nevére és a mely összegben az az egyedi kimutatásban fel van véve, — a bekebelezett vagy felülkebelezett tételek pedig a kisajátitott területről hivatalból letöröltetnek.

Az 1868. I. t.-cz. 18. §-ban megszabott értesités a fennálló telekkönyvi állapot szerint történik.

Ha a bejelentések folytán kitüzött tárgyaláson a már megtörtént kifizetés helyessége vitattatnék, irányadóul egyedül azon telekkönyvi állapot veendő, mely a kisajátitás befejeztének időpontjában fennállott, — későbbi bejegyzések tekintetbe nem vehetők.

A telekkönyvi lejegyzés a jelen szabályok szerint történik (18. §.)

A kisajátitási összeg kifizetéséről, vagy letéteményezéséről szóló nyugtákat, illetőleg letéti jegyeket a telekkönyvi hatóság megvizsgálja (1868. I. t.-cz. 20. §.) s ha azokat rendben találja, a jelen utasitás 24. 25. §§. szerint intézkedik, egyuttal a letéteményezett és kifogás alá nem vett kártalanitás-összegnek kiadását a jogosultak részére elrendelni.

41. §. Ha pedig a törvény hatályba léptekor a kisajátitás már megtörtént ugyan, de a kifizetés és lejegyzés még nem teljesittetett: a jelen utasitás 7—24. §§-ban foglalt szabályok alkalmazandók.

42. §. Az ily régiebb vállalatok telekkönyvezésénél a törvény 48. §. értelmében az engedélyezett elsőbbségi kötvények hivatalból biztositandók lévén, a vállalati igazgatóság a központi telekkönyvi hatósághoz a 14. §. szerint beadandó kérvényében egyuttal ezen tartozások összegét kimutatni és azon esetre, ha részkötvények már beváltva

lettek, ezeket eredetben mellékelni köteles, hogy ezen kifizetett részösszegek levonása mellett csak a még fennmaradt öszlet kebeleztessék be.

Az ily követelések biztositására a zálogjog a tulajdonjoggal egyidejüleg bekebeleztetik, és pedig azon elsőbbség szerint, a mint engedélyeztetett. Ha az eredeti főkötvény beadatnék, akkor a bekebelezési záradék reá vezetendő, e czélból azon közvetitő hitelintézet, melynél az eredeti főkötvény letétetett, annak bemutatására még a tulajdonjog bekebelezése előtt külön felszólitandó. A törlés a felmutatott részkötvényekre röviden rávezettetik.

Ha a már törlesztett részkötvények felmutatása nem lehetséges és a bekebelezendő összegre nézve a már létrejött vállalatok és a közvetitő intézetek között vita támad: akkor a bekebelezés a hitelező által bemondott és az eredeti főkötelezvény által is bebizonyitott összeg erejéig, eszközlendő, és a vállalati igazgatóság perre utasitandó.

43. §. Ha a vállalat az elsőbbségi kötvények zálogjogi bekebelezését a 42. §. értelmében kérni elmulasztaná: a hitelezőknek illetőleg a kölcsönt közvetitő intézetnek kötelessége a bekebelezést a vállalatról nyitott központi telekkönyv hatályosságának megkezdéséig kérelmezni, különben az ily kötvényeket illető elsőbbség a vállalat telekkönyvezett vagyonára egy harmadik által a fenn érintett időpont után szerzett jogok ellenében többé nem érvényesithető.

44. §. Az 1868. I. t.-cz. és a jelen utasitás rendeletei oly vidékekre nézve is alkalmazandók, a hol még telekkönyvek nem léteznek, és csak annyiban szenvednek módositást, a mennyiben azok telekkönyvek létezését feltételezik.

45. §. A 44. §-ban érintett vidékeken az egyedi kimutatásba a telekjegyzőkönyvi lapszám fel nem vétethetvén, hogy azonban az adólejegyzés lehet-

séges legyen, és a birtokrészletek ugyanazonossága megállapittassék: mind a térképen, mind az egyedi kimutatásban az adó földkönyvben használt helyrajzi számok kiteendők. A birtokos rovatába azon tettleges birtokos veendő fel, a ki a kérdéses területet tulajdonjoggal birja.

Az okmányok az illetékes birtok-birósághoz adatnak be, mely a hitelesitési és igény bejelentési határnapot kihirdeti.

A már fennálló vállalatok telekkönyvezésére nézve a fennebbi §§. rendeletei alkalmazandók, tekintettel a jelen §-ban foglalt módositásokra.

Az 1868. I. t.-cz. 18. §-ban megszabott értesités ott, hol telekkönyvek még nem léteznek, eszközölhető nem lévén: a birtokbiróság által az igények bejelentésére kitüzendő határidő a lehető leghosszabb időre szabandó ki.

46. §. Utólagos kisajátitások esetében a (31. §.) a jelen utasitásban felebb megszabott eljárás követendő. (45. §.)

Más szerzéseknél a szerződés a községnek azon bizonyitványával, hogy az eladó, átadó sat. az eladott résznek tettleges tulajdonosa a birtokbiróságnál benyujtandó.

A birtokbiróság ezután hirdetményt bocsát ki, s abban a netaláni igények bejelentésére egy havi határidőt tüz ki.

E hirdetmény a szokásos kifüggesztésen felül a községben a helyi szokás szerint közzététetik, és egy izben a hivatalos hirlapba beiktatandó.

Ha e határidő alatt igény nem jelentetett be, vagy a bejelentettek kiegyenlitettek: a birtokbiróság ezen körülmény bizonyitása mellett az összes iratokat a szerzett rész átirása végett a központi telekkönyvi hatósághoz beküldi.

Ez utóbbi hatóságnál teljesített átirásnak ugyanazon joghatálya van, a melyet az 1868. I. t.-cz. 17., 21. §§. a kisajátitott birtokokra nézve megállapitanak.

47. §. A hitelesitési költségek közé tartoznak a kiküldött bizottsági tagoknak fuvarbérei és napdijai, melyek számvevői megállapitás után az illető országos, vagy törvényhatósági pénztárból előlegeztetnek és a vállalkozó köteles e költségeket az előlegező pénztárnak megtériteni.

48. §. A már fennálló vállalatok telekkönyvezésére a törvény 48. §-ban kiszabott egy évi határidő 1869. május 15-én fog letelni. Kötelesek ennélfogva e vállalatok a jelen utasitás 14. §-ban előirt kérvényeket e határnapig benyujtani, vagy ha ezt e napig nem teljesithetnék, a fennforgó akadályokat, de mindenesetre a határidőn belül, a központi telekkönyvi hatóságnál bejelenteni, mely esetben ezen telekkönyvi hatóság a kérvények benyujtására legfölebb 1869. decz. végéig terjedhető ujabb határidőt engedhet.

Azon vállalatok, a melyek igazgatósága nem Pesten székel: kötelesek a törvény 3. §-ban érintett megbizottat legfölebb 1869. május 15-éig a központi telekkönyvi hatóságnál bejelenteni.

49. §. A szervezendő központi telekhivatal müködését 1869. évi ápril 1-én kezdi meg.

50. §. Az eljárás gyorsitása czéljából, a hitelesitési határnap és az igénybejelentési felhivás iránt hozandó végzések és kibocsátandó hirdetményekhez nyomtatott minták használandók. E nyomtatványok a központi telekhivatal által a vidéki telekkönyvi hatóságokhoz a kivánt mennyiségben megküldetnek; a fel nem használt példányok a központi telekhivatalhoz visszaküldendők.

51. §. A közlekedési miniszterium az összes fennálló vállalatok jegyzékét a központi telekkönyvi

hatósággal oly felhivással közli, hogy a felett, miszerint a vállalatok a fennebbi 48. §-ban kiszabott határidőt megtartsák, hivatalból őrködjék és elmulasztás esetében a közlekedési miniszteriumhoz jelentést tegyen.

52. §. A vidéki telekkönyvi hatóságoknál alkalmazott azon telekkönyvvezetőknek, a kik terjedelmesebb lejegyzéseknél különös szorgalmat fejtettek ki, az igazságügyi miniszter külön jutalmat fog engedélyezni. Az ily tárgyu kérvények az illető törvényszéki elnökhöz nyujtandók be, a ki azokat a központi telekkönyvi hatóság utján az igazságügyi miniszterhez felterjeszti.

53. §. Egyebekben az általános telekkönyvi rendelet és az azzal kapcsolatban álló ügyviteli rendszabály követendő.

IV. A vasuti szolgálati rendtartás.

A vasuti szolgálati rendtartás tárgyát azon szolgálati viszony szabályozása képezi, melyben a vasuti vállalatok alkalmazottai a pályatulajdonoshoz, illetőleg az ezt velük szemben képviselő hivatali felsőbbséghez állanak. Igy tehát a szolgálati rendtartás nem egyéb, mint a vasuti vállalat és alkalmazottja között létrejött szolgálati szerződés pontozatainak összessége.

Minthogy a törvényerővel biró 1851. november 16-iki üzletrendszabály a szolgálati rendtartás irányadó elveit megállapitja, s minthogy a kormány az összes vasutak szolgálati rendtartását ellenőrzi és azt csak az esetre hagyja jóvá, ha annak intézkedései a már megállapitott főbb elvekkel nem ellenkeznek, ezen okoknál fogva az egyes

vasuti vállalatok szolgálati rendtartása csakis jelentéktelen intézkedéseiben tér el egymástól.

A szolgálati rendtartás tárgyánál fogva a szolgálati viszony keletkezését, a szolgálati viszonyból eredő kötelezettségeket és jogokat, a szolgálati kötelezettség megsértésének következményeit, végül pedig a szolgálati viszony megszünésének eseteit szabályozza.

A vasuti vállalatok alkalmazottai a szolgálati viszony- és a teljesitendő szolgálat minősége szerint általában három csoportra oszthatók:

1. végleges és ideiglenes hivatalnokok, altisztek és szolgák;

2. gyakornokok, dijnokok, kezelőnők, napbéresek és napszámosok;

3. külön szerződéssel. illetve külön feltételek alatt alkalmazottak.

Az összes alkalmazottak illetményeit az egyes vasuti vállalatok illetményszabályzata állapitja meg.

Az alkalmazottaknak a nyugdij- és betegsegélyző intézetekhez való viszonyát az illető intézetek alapszabályai határozzák meg; minthogy ezen nyugdij- és betegsegélyző intézetek a vasuti jog szempontjából jelentőséggel nem birnak, — azok részletes tárgyalásába nem bocsájtkozhatunk.

A vasuti vállalatoknál végleges alkalmazást csak oly egyének nyerhetnek, kik a szolgálati rendtartásban körülirt általános kellékeknek minden tekintetben megfelelnek, — s elvként áll az is, hogy azok, kik jobb minősitéssel birnak, a többi pályázókkal szemben előnyben részesülnek.

Az 1873: II. t-cz. értelmében azon altisztek, kik a hadseregben, a hadi tengerészetnél vagy a honvédtörzseknél és oszályoknál tizenkét évig, s e közben legalább nyolcz évig mint altisztek tett-

leg szolgáltak és magukviseletéről kedvező igazolványnyal vannak ellátva: ez által igényt nyernek akár közszolgálatban, akár pedig az állam által segélyezett vasuti vállalatoknál leendő alkalmaztatásukra.

Habár a föntidézett törvény csak az állam által segélyezett vasutakra vonatkozik, — azért a kiszolgált altisztek alkalmazása más vasutaknál is biztositva van, a mennyiben a törvénybe iktatott vasuti engedélyokmányban a kiszolgált altisztekre vonatkozó 1873: II. t.-cz. intézkedései az azóta engedélyezett egyéb vasutakra nézve is mindanynyiszor kötelezővé tétettek. Ezen elvet a pályatulajdonos kincstár is magáévá tette; mert a közmunka- és közlekedési m. kir. miniszterium 1884. julius 5-én kibocsájtott 21952. sz. rendelete értelmében a polgári alkalmazásra törvényes igényt nyert kiszolgált altisztek mindazon állásokra nézve, melyek részükre fentartvák, más pályázókkal szemben a m. kir. államvasutaknál is elsőbbséggel birnak.

A vasuti alkalmazottak ugy kinevezésük, valamint előléptetéseikről okmányt nyernek, melyben az alkalmazás minősége, a rangfokozat és osztály, az élvezendő állandó illetmények és azon időpont, melytől kezdve ezek járnak, világosan megjelölvék.

Az államvasut alkalmazottainak összessége egy hatóságot képez.

A magánvasutak alkalmazottai az illető igazgatóságnak vannak alávetve, ily igazgatóságot a vasuti üzletrendtartás 59. §-a értelmében minden egyes vasuti vállalat köteles fölállitani.

A vasuti alkalmazottak fölötti felügyelet és ellenőrködés a vasuti igazgatóság és a főfelügyelőség által gyakoroltatik.

Ezen felügyelet kétféle, u. m. közvetlen- és felsőbb felügyelet.

A vasuti hivatalnokok és szolgák fetetti közvetlen felügyelet és ellenőrzés az igazgatóságot illeti.

Ennek áll kötelességében arra ügyelni, hogy az alája rendelt összes hivatalnokok és szolgák utasitásaikat pontosan megtartsák, kötelességeiket hiven teljesitsék, s hogy végre az üzlet biztos és rendes folyama végett kibocsájtott törvényes szabályok kellően megtartassanak.

A hivatalnokok és szolgák fölötti főfelügyelet a vasuti főfelügyelőséget illeti. Ezen főfelügyelőségnek jogában és kötelességében áll, minden (mind állami, mind magánvasuti) hivatalnok és szolga fölött szolgálatuk teljesitésében őrködni, s mindazokat, kik utasitásaik tekintetbe nem vétele vagy akárminő szolgálati hanyagság miatt bünösökké válnak, szigoruan felelősségre vonni, vagy az eset mivolta szerint az illető büntető biróságnak följelenteni.

Kisebbszerü szolgálati vétség miatt a vasuti hivatalnokok és szolgák rendbüntetésekkel sujtatnak. Ilyenek a megrovás és a pénzbirság.

A rendbüntetéssel minden szolgálati főnök sujthatja alárendeltjeit, és pedig a megrovás szóval vagy irásban történhetik, a pénzbirság pedig csak a szolgálati rendtartás által meghatározott maximumig terjedhet.

Sulyosabb szolgálati vétségek fegyelmi vizsgálat tárgyát képezik, s azok tárgyalására az igazgatóság és az egyes üzletvezetőségek kebelében felállitott fegyelmi bizottságok hivatvák.

Hogy mennyiben képez a vasuti fölügyelőség is fegyelmi hatóságot, azt a vasuti üzletrendtartás 79—81. §-ai szabályozzák.

A szolgálati kötelmek megsértésének megtorlására fegyelmi határozat alapján a következő büntetések alkalmaztatnak:

1. megfeddés;
2. pénzbüntetés;
3. büntetésből való áthelyezés;
4. Az előlépési jog megvonása bizonyos meghatározott időre; és végre
5. büntetésből való elbocsátás.

A vasuti vállalatok és alkalmazottaik között fenálló szolgálati viszony kilépés, lemondás, felmondás, elbocsátás és elhalás folytán szünik meg.

Végül még meg kell jegyeznünk, hogy a vasuti hivatalnokok közül csupán az államvasutak alkalmazottai tekinthetők tulajdonképeni államhivatalnokoknak, habár ezek sem élvezik mindazon törvényes praerogativákat, mint az állam egyéb hivatalnokai.

Minthogy azonban a vasuti üzletrendtartás alapján a vasutak hivatalnokai és szolgái az üzletrendtartásban részletesen körülirt körülmények között rendőri teendőkkel is meg vannak bizva, ezen szempontokból véve tekintetbe a vasuti alkalmazottak állását, azok — legyenek akár államvasutak, akár magánvasutak alkalmazottai — hatósági közegeknek tekintendők és mint ilyenek a kormány által meg is hiteltetnek.

Hatósági közegeknek ismeri el őket különben a törvényhozás is, a mennyiben a büntető törvénykönyv 165. és 166. §-aiban szinte ezen fölfogásnak hódol.

A büntető törvénykönyv 165. §-a szerint ugyanis: a hatóság elleni erőszak büntettét követi el, és három évig terjedhető börtönnel büntetendő az is: aki valamely hatóságnak küldöttségét, választmányát, bizottságát, hivatalnokát vagy más közegét, vagy a küldöttség, választmány, bizottság valamely tagját vagy közegét, a törvény, vagy a hatóság meghagyásának végrehajtásában,

erőszak vagy veszélyes fenyegetés által akadályozza, vagy valamely intézkedésre kényszeriti, vagy pedig hivatalos eljárása alatt tettleg bántalmazza.

Ugyanezen büntetés alkalmazandó, ha a cselekmény, a fennebb megjelölt testületek vagy személyek védelmére rendelt, vagy megjelent személyek ellen követtetik el.

A 166. §. értelmében pedig a közforgalomban levő vaspályák felügyelő és kezelő személyzete hatósági közegnek tekintendő.

A m. kir. államvasuti alkalmazottak szolgálati rendtartását a közmunka- és közlekedésügyi m. kir. miniszterium 1884. évi julius hó 5-én kelt 21952. sz. rendelete szabályozza, mely rendelet intézkedései a következők:

I. fejezet. Általános határozmányok.

1. §. A szolgálati rendtartás tárgya.

Jelen szolgálati rendtartás tárgyát azon szolgálati viszony szabályozása képezi, melyben a m. kir. államvasutak alkalmazottai a pályatulajdonos államkincstárhoz, illetőleg az ezt velük szemben képviselő hivatali felsőbbségekhez állanak.

Ezen tárgyánál fogva a szolgálati rendtartás szabályozza:

a) a szolgálati viszony keletkezését;

b) a szolgálati viszonyból folyó kötelezettségeket és jogokat;

c) a szolgálati kötelességek megsértésének következményeit;

d) a szolgálati viszony megszünésének eseteit.

2. §. A szolgálati rendtartás kötelező ereje.

Jelen szolgálati rendtartás kötelező ereje kiterjed a m. kir.államvasutaknak összes az alábbi 3. §.

a) és b) pontjai alatt felsorolt alkalmazottaira, ugyszintén a most idézett §. c) pontjában emlitett alkalmazottakra; ez utóbbiakra annyiban, a menynyiben a szolgálati szerződés, illetőleg a megállapitott külön feltételek eltérő határozatokat nem tartalmaznának.

3. §. Az alkalmazottak beosztása. Hivatalos czimek. Illetmények.

A magy. kir. államvasutaknál alkalmazott személyzet általánosságban a következő csoportokra oszlik:

a) végleges és ideiglenes hivatalnokok, altisztek és szolgákra;

b) gyakornokok, dijnokok, kezelőnők, napbéresekre és napszámosokra;

c) külön szerződéssel, illetve külön feltételek alatt alkalmazottakra

A végleges és ideiglenes hivatalnokok, altisztek és szolgák a jelen rendtartás kiegészitő részét képező illetményszabályzat szerint az abban megszabott hivatalos czimek és rendes illetményekkel rangfokozatokba és ezeken belül fizetési osztályokba soroztatnak.

Az elnök, alelnök és igazgatók, valamint a külön szerződéssel, illetve külön feltételek alatt alkalmazandó személyzet illetményeit a közmunka- és közlekedésügyi m. kir. miniszter esetről esetre külön állapitja meg.

A gyakornokok, dijnokok osztályozás nélkül napdijat, kezelőnők havi, vagy napdijat, napbéresek és napszámosok napibért élveznek.

4. §. A szolgálati rendtartás módositása.

Jelen szolgálati rendtartás az annak alapján szerzett jogok épségben tartása mellett csak a közmunka- és közl. m. kir. miniszter által módositható.

Ha a módositás által valamely alkalmazott szerzett jogát sértettnek véli, jogában áll panaszával, a módositást tartalmazó rendeletnek kihirdetése napjától számitott 30 nap alatt a szolgálati uton az igazgatóság elé járulni.

A panasz érdemében a közmunka- és közlekedésügyi miniszter minden más utnak kizárásával végérvényesen dönt.

5. §. Az alkalmazottak viszonya a nyugdij és betegsegélyző intézethez.

Az alkalmazottak jogait, kötelességeit a m. kir. államvasutak alkalmazottai nyugdij-intézetével és a m. kir. államvasutak alkalmazottai és munkásai betegsegélyző- intézetével szemben ezen intézetnek szabályai határozzák meg.

II. fejezet. A szolgálati viszony keletkezése.

6. §. A felvétel általános kellékei.

A magyar kir. államvasutak szolgálatában végleges alkalmazást csak oly egyének nyerhetnek, kik:

a) magyar honpolgárok s a magyar nyelvet tökéletesen birják;

b) 18 évnél nem fiatalabbak és 35 évnél nem idősebbek;

c) ép és egészséges testalkatuak;

d) erkölcsi tekintetben feddhetlen előéletüek;

e) vagyonilag rendezettek;

f) a megkivánt szellemi képességgel és előkészültséggel birnak.

Igeiglenes minőségben, valamint napidijasnak és napbéresnek a b) alatt megszabott életkort még el nem ért, illetve meghaladott egyének is felvehetők, ha a többi felvételi kellékek szempontjából kifogás alá nem esnek.

7. §. A kellékek igazolása. Hamis állitások következményei.

Az alkalmazást elnyerni óhajtók kötelezvék sajátkezüleg irt és aláirt folyamodványban a 6. §-ban felsorolt kellékek birását hiteles okmányokkal kimutatni, illetőleg korábbi foglalkozásuk hü leirása és az ez irányban esetleg szükséglendő bizonylatoknak csatolása mellett az iránt tüzetesen nyilatkozni, vajjon előéletük feddhetlen s vagyoni helyzetük rendezett-e?

Nős folyamodók gyermekeik számát és korát szintén megjelölni tartoznak.

Az alkalmazásért folyamodók egészségi állapota ugy az első felvétel, mint az esetleg később bekövetkező véglegesités alkalmával is a pályaorvos által constatálandó.

Ha valamely alkalmazottra nézve utólag kiderülne, hogy felvétele alkalmával hamis állitásokkal vagy tények elhallgatása által az igazgatóságot czélzatosan tévutra vezette: az ily alkalmazott minden kárpótlás és további eljárás nélkül azonnal elbocsátható.

8. §. Iskolai képzettség. Felvételi vizsgálat. Külön minősités.

Hivatalnoki állást rendszerint csak oly egyének nyerhetnek, kik legalább is azt igazolni képesek, hogy valamelyik főgymnasiumot, vagy főreáltanodát, felső kereskedelmi akadémiát avagy azokkal egyenlő rangban álló katonai tanintézetet, a budapesti állami közép-ipartanodát, a kassai állami gépészeti ipartanodát, valamelyik 6 évi tanfolyammal biró polgári iskolát, vagy más ezen tanintézetekkel egy sorba állitható valamely iskolát sikerrel végezték, továbbá, kik a közép kereskedelmi iskolák 3 évi tanfolyamát jó sikerrel befejezték s a 3-ik év végén az előirt zárvizsgálatokat ered-

ménynyel letették s végre, kik mint tanitók a tanképesitő vizsgálatot jó eredménynyel kiállották.

Az előző pontban megállapitott iskolai képzettséggel nem biró pályázók hivatalnoki állásra csak külön felvételi vizsgálat alapján alkalmazhatók. Ezen vizsgálatra azonban csak oly egyének bocsáthatók, kik legalább a gymnasium vagy reáliskola 6 osztályát, a budapesti állami középipartanoda 2 évfolyamát, valamely közép kereskedelmi iskola két osztályát, vagy a polgári iskola 4 évfolyamát, illetőleg a tanitóképezdék 2 évfolyamát jó sikerrel végezték, vagy kik a katonatiszti vizsgálatot jó eredménynyel letették.

A felvételi vizsgálatok megtartására rendelt bizottság összeállitása és a viszgálat módozatai iránt külön szabályozat intézkedik.

Altiszti állásokra csak oly egyének alkalmazhatók, kik a középiskolák alsóbb osztályainak megfelelő iskolai képzettséggel birnak; szolgai állásokra pedig kinevezhetők oly egyének, kik irni és olvasni tökéletesen tudnak és a számtan elemeiben jártasak. Azon szolgálati ágakban, melyekben külön szakismeretek szükségesek, csak oly egyének alkalmazhatók, kik a külön szakképzettség birását is igazolják.

Különösen oly állások betöltésénél, melyek ellátása müszaki ismereteket igényel, csak oly pályázók vétetnek figyelembe, kik a müegyetemet végezték s azon szakból, melyek ismerete az illető állás tekintetéből megkivántatik, oklevéllel birnak. Mérnökgyakornokokul alkalmazhatók oly egyének is, kik müegyetemet végeztek, de oklevelet még nem nyertek; ezek azonban az oklevelesekre nézve megállapitott előmenetelre csak akkor számithatnak, ha az oklevelet utólag megszerzik.

Azon állások betöltésénél, melyek ellátása jogi ismereteket igényel, ügyvédi oklevél, vagy állam-

tudományi, vagy jogtudományi tudorság, vagy legalább a jogi tanfolyam szabályszerü bevégzése és az államvizsgálatoknak sikeres letétele követeltetik.

Az egészségügyi szolgálatban alkalmazandó orvosoktól megkivántatik, hogy orvostudori oklevéllel birjanak; külföldi egyetemeken szerzett bizonyitványok érvényessége tekintetében a fennálló szabályok alkalmazandók.

Az előkészültség magasabb foka, más folyamodók vagy jelöltekkel szemben mindenkor előnyt biztosit.

A polgári alkalmazásra törvényes igényt nyert kiszolgált altisztek mindazon állásokra nézve, melyek részükre fentartvák, más pályázókkal szemben elsőbbséggel birnak.

9. §. Gyakornokok minősitése.

Hivatalnoki vagy altiszti gyakornokká csak oly egyének nevezhetők ki, kik a hivatalnoki, illetve altiszti állás elnyerhetésére megállapitott minősitéssel birnak.

10. §. Dijnokok minősitése.

Dijnokoktól külön előkészültség nem követeltetik; elég, ha az értelem és ügyesség azon fokát tanusitják, mely az általuk végzendő teendők ellátásához megkivántatik.

Dijnokok hivatalnoki kinevezést csak az esetben nyerhetnek, ha az e tekintetben megszabott minősitéssel birnak.

11. §. Nők alkalmazása és minősitése.

Ugy a központban, valamint a külszolgálatnál havi vagy napdij mellett nők is alkalmazhatók; és pedig:

a) a központban menetjegyek rendezésére s egyéb kezelési irodai teendőkre;

b) a külszolgálatnál jegykiadásra, podgyászfelvételre, jegyzőkönyvek vezetésére, értesitvények kiállitására, egyéb irodai teendőkre s a távirdai szolgálatra.

Ily alkalmazásoknál elsőbbséggel birnak az intézeti alkalmazottak özvegyei, leányárvái, esetleg a tényleges szolgálatban levő, vagy nyugdijazott alkalmazottak nejei és leányai alkalmazást nyerhetnek, ha életkoruk 18-ik évét betöltötték, az illető szolgálati teendők ellátásához szükséges ismeretekkel birnak, feddhetlen előéletüek s családi körülményeik által a szolgálat rendes ellátásában gátolva nincsenek.

Pályaőrök nejei szükség esetében, mint napszámosok, férjeik helyettesitésére alkalmazhatók, de csak az esetben, ha az őrök számára előszabott vizsgálatot jó sikerrel letették.

12. §. Gyakornoki szakvizsgálatok.

A gyakornokokra nézve egyes szolgálati ágakban hivatalnoki, vagy altiszti állás elnyerhetésének feltételeül előszabott szakvizsgálatok határidejére s módozataira vonatkozó határozmányokat külön szabályzat tartalmazza.

13. §. A kellékek rendeleti szabályozása.

A mennyiben a hivatalnokok, gyakornokok, altisztek s általában az alkalmazottak felvételi kellékei, iskolai képzettsége és minősitése tekintetében a közmunka- és közlekedési m. kir. miniszterium által jövőben kibocsátandó szabályrendeletek az előző §§-ban megállapitott határozmányoktól eltérő intézkedéseket állapitanának meg, mindig az utóbbiak tekintetnek érvényeseknek.

14. §. Rokonság.

Fel- vagy lemenő ágbeli rokonok, vagy egymással harmadiziglen oldalrokonságban, vagy másodiziglen sógorságban, továbbá fogadott szülei, vagy gyermeki viszonyban álló alkalmazottak közvetlen alárendeltségi viszonyban, valamint oly állásokban, melyekben egymást ellenőrizniök kellene, nem alkalmazhatók. A rokonsági vagy sógorsági viszony eltitkolása, fegyelmi eljárás, illetőleg büntetés alá esik.

III. fejezet. Az alkalmazottaknak a szolgálati viszonyból folyó kötelességei.

15. §. Hivatalos eskü.

A hivatalnokok, altisztek és szolgák az üzletrendtartásban előszabott hivatalos esküt letenni s az erről nyert igazolványt gondosan megőrizni kötelezvék.

Ezen hivatalos esküt azon alkalmazottakal is tartoznak letenni, kik az államszolgálatból léptek át az intézet kötelékébe s mint államtisztviselők előbb már esküt tettek.

16. §. Utasitásokkal való ellátás s azok átvételének elismerése.

Minden alkalmazott szolgálatba lépésével egyidejüleg a jelen szolgálati rendtartással s mindazon utasitásokkal, melyek az általa végzendő szolgálatra vonatkoznak, ellátandó.

Az átvételről ki-ki az átvett utasitások tüzetes megjelölése mellett irásbeli elismervényt tartozik kiállitani.

A szolgálatból való kilépés esetén az átvett utasitások a közvetlen szolgálati főnöknek átadan-

dók. Kivételt képeznek a szolgálati rendtartás és a nyugdijintézeti alapszabályok, melyeket a kilépő alkalmazott tulajdonul megtarthat.

17. §. Az utasitásokkal való ellátás iránti felelősség.

A szolgálati főnökök szigoru felelősség terhe alatt kötelezvék gondoskodni arról, hogy alárendeltjeik mindegyike az őt megillető utasitásokkal ellátassék.

Másrészről azonban az alkalmazottak is köteleztetnek az őket illető utasitások átszolgáltatását közvetlen főnökeiknél kérelmezni.

18. §. Az utasitások nem tudása mentő indokul nem szolgál.

Az utasitások nem ismerése, azok figyelmen kivül hagyását nem mentheti, mert minden alkalmazott utasitásait teljesen tudni tartozik.

Egyébiránt a felebbvalónak kötelessége alárendeltjeinek a kellő felvilágositást megadni, melyet az alárendeltnek mindenkor, midőn kételyek támadnak, vagy az utasitást megérteni nem tudják, kikérni tartoznak.

19. §. Általános kötelmek.

Az alkalmazottak szolgálatukat utasitásaik értelmében hiven és szabatosan ellátni, felebbvalóik szolgálati meghagyásait pontosan teljesiteni, a vasutintézet érdekeit megóvni és előmozditani tartoznak.

20. §. Felelősség, szavatosság, a kárösszeg behajtása.

Az alkalmazottak a reájok bizott tárgyakért és teendőkért szavatosak és a hiányok vagy károkért kártéritésre köteleztetnek.

Ha a kár vagy hiány többek hibájából származott, ki-ki a reá eső részért, ha pedig az egyesek részessége nem állapitható meg, mindannyian fizetéseik arányában s egyetemlegesen szavatosak.

A megállapitott kárösszegek a biróságok közbejövetele nélkül, végérvényesen szolgálati uton az illetményekből való levonások, vagy a kártéritésre kötelezett részéről teljesitendő készfizetés utján hajtatnak be, önként értetvén, hogy az alkalmazottak minden magán vagyonukkal is felelősek maradnak, illetőleg szavatolnak.

21. §. Szolgálati érintkezés.

Jelentések és egyéb beadványok rendszerint a közvetlen főnökhöz intézendők, illetve annak utján terjesztendők elő; ezen szabálytól csak az utasitásokban kijelölt esetekben, továbbá külön meghagyás folytán, vagy ha a késedelem veszélylyel jár, végül ha a felebbvaló az elhatározás elleni felebbezést továbbitani vonakodnék, szabad eltérni.

Ily kivételes esetekben azonban a beadvány másolata a közvetlen főnöknek kézbesitendő.

Az alkalmazottak a meghagyásokat rendszerint közvetlen főnöküktől veszik; kötelezvék azonban ama meghagyásokat is teljesiteni, melyeket valamaly magasabb elöljárótól a közvetlen főnök közbenjötte nélkül nyernek. Ily meghagyásokról a a közvetlen főnöknek haladéktalanul jelentés teendő.

22. §. Magaviselet az elöljárók, hivataltársak és a közönség irányában.

Az alkalmazottak a felebbvalók iránt a köteles tisztelettel és engedelmességgel viseltetni tartoznak, hivataltársaik iránt összeférhető és szolgálatban támogatásra kész, a közönség irányában

pedig határozott, de udvarias és előzékeny magaviseletre köteleztetnek.

23. §. Hivatalos munkaidő. Rendkivüli működés.

A megállapitott hivatalos órákat az alkalmazottak pontosan megtartani és szorgalmas munkálkodásra felhasználni kötelezvék.

Az ellátandó ügyek különös sürgőssége vagy összehalmozódása esetében az alkalmazottak főnökeik felhivására a megszabott hivatalos órákon tul is müködni, vagy rendes teendőiken kivül egyéb teendőket is végezni tartoznak.

24. §. Elmaradás a szolgálatból. Szabadság.

Betegség vagy más indokolt akadály esetét kivéve, az alkalmazottnak a szolgálatból engedély nélkül elmaradnia nem szabad.

Az engedély nélküli elmaradás esetében a fizetés és mellékilletmények az elmaradás 8-ik napján már beszüntetendők s az illető alkalmazott ezen felül fegyelmi eljárás alá vonandó.

A szolgálat ellátását gátló akadályról a közvetlen elöljárónak azonnal jelentés teendő, ki alárendeltjeit méltányolást érdemlő esetekben a nap egyes óráira a szolgálattételtől felmentheti, a mennyiben ez a szolgálat érdekeivel összeegyeztethető.

Az igazgatóság és üzletvezetőségek részére kiadott utasitásokban már szabályozott eseteken kivül szóbeli kérelem alapján szabadságot engedélyezhetnek:

a) az állomási főnökségek, fütőház főnökségek, szertárgondnokságok 24 órára;

b) a többi külszolgálati főnökségek, u. m. mühelyfőnökségek, oszt. mérnökségek stb. 3 napra.

Három napot meghaladó szabadság tüzetes indokolás mellett mindenkor az illetékes hivatali felsőbségnél iratban kérendő.

A szabadság megkezdése előtt a számadás vagy kezelés tárgyát képező értékek vagy dolgok szabályszerüleg átadandók.

A törvényes hadkötelezettség teljesitése czéljára kért szabadságolások tekintetében külön szabály áll fenn.

25. §. Megbetegedés.

Megbetegedéséről köteles az alkalmazott szolgálati főnökének haladéktalanul, szükség esetén táviratilag, jelentést tenni. A főnök jogában s a körülményekhez képest kötelességében is áll, magának a megbetegülésről bélátása szerint, esetleg a pályaorvos utján meggzőződést szerezni és kötelezettsége a helyettesitésről gondoskodni s a szolgálatot a helyettesnek átadni.

A betegség tartama orvosi bizonyitványnyal igazolandó.

Ha a gyógykezelést magán orvos látja el, a szolgálati főnök kétely esetében köteles a betegség valószinü tartama iránt magának esetleg ismételten a pályaorvos utján meggyőződést szerezni.

26. §. Athelyezés.

Minden alkalmazott kötelezve van azon állásban és helyben tenni szolgálatot, melyet neki az illetékes hivatali felsőbbség és pedig rendszerint a kinevezési okmányban megjelölt szolgálati teendő kör és rangnak megfelelőleg kijelöl; az alkalmazottnak tehát ideiglenesen, vagy véglegesen bármikor áthelyezhetők.

27. §. Szolgálati titoktartás.

Az alkalmazottak a pályaintézet szolgálati ügyére nézve titoktartásra köteleztetnek s a szol-

gálati ügyeknek oly személyekkel való közlése, kik arra hivatva nincsenek, tilos.

28. §. Magaviselet a magánéletben. Mellékfoglalkozások.

Minden alkalmazott köteles a magánéletben tisztességes és állásának megfelelő magaviseletet tanusitani.

Az intézeten kivül álló képviseleti testületekben az alkalmazottak tisztségeket csak az elnök engedélyével vállalhatnak.

Mellékfoglalkozás — az igazgatókat kivéve — csak az elnök engedélyével vállalható s egyáltalában szigoruan tiltatik minden oly mellékfoglalkozás, melyre a szolgálat nyujtana alkalmat, vagy mely azzal viszonyba hozható s továbbá az sem engedhető meg, hogy az alkalmazott saját, vagy idegen vasutakkal közvetve, vagy közvetlenül vállalkozói viszonyba lépjen, avagy pedig, hogy idegen vasut igazgatásában részt vegyen.

Az elnök, alelnök és igazgatókra ugyanezen szabályok állanak azon kivétellel, hogy a mellékfoglalkozás elvállalását csak a közmunka- és közlékedési miniszterium engedheti meg.

29. §. Egyletek alakitása.

Az alkalmazottak körében bárminemü egylet alakitásához az elnök előzetes engedélye szükséges; az alapszabályok illetékes helyen való megerősitése pedig rendes szolgálati uton az igazgatóság közvetitése mellett kérelmezendő.

30. §. Nősülés.

A nősülés az egybekelés megtörténte után irásban bejentendő és az esketési bizonylat, valamint a nő keresztlevele hivatalos uton bemuta-

tandó, szintén irásban bejelentendő továbbá a nő esetleges elhalálozása, valamint a gyermekek születése vagy elhalálozása is a végből, hogy mindezen adatok a szolgálati táblázatba bejegyeztessenek.

Ezen felül minden hivatalnok, ki nyugdijképességének elérése előtt lép házasságra, köteles nyugdijjogosultsága elérése előtt bekövetkező elhalálozása esetére neje részére valamely biztositó intézetnél legalább 200 frt évi járadékot biztositani.

31. §. Egyenruha.

Külszolgálatban a közönséggel érintkező alkalmazottak szolgálati ruházatban tartoznak megjelenni.

A szolgálati ruházatra nézve egyébiránt a fennálló különleges utasitás határozmányai mérvadók.

32. §. A szolgálati főnökök külön kötelezettségei.

A szolgálati főnökök kötelezvék a munkát alárendeltjeik között megfelelőleg és igazságosan elosztani, annak gyors, de gondos és szabályszerü ellátását vezetni és ellenőrizni.

A felebbvalók bánásmódja alárendeltjeikkel szemben mindenkor jóakaró és higgadt, bár határozott és erélyes legyen; a szolgálati vétségek elháritására inkább kellő időben való oktatás, mint büntetések utólagos alkalmazása utján törekedjenek.

IV. fejezet. Az alkalmazottaknak a szolgálati viszonyban gyökerező jogai.

33. §. Kinevezési okmány.

Az alkalmazottak ugy kinevezésük, valamint előléptetéseikről okmányt nyernek, melyben az alkalmazás minősége, a rangfokozat és osztály, az

élvezendő állandó illetmények és azon időpont, melytől kezdve ezek járnak, világosan megjelölvék.

34. §. Illetmények.

Az alkalmazottaknak járó illetmények állandók vagy esetlegesek.

Állandó illetmények:

a) a fizetések,

b) szabályszerü lakbér, vagy a helyett a természetbeli lakás,

c) személyi pótlékok.

Esetleges illetmények:

a) az épitési és müködési pótlékok,

b) az átköltözködési átalányok,

c) napidijak és utazási átalányok,

d) a kilométer- és órapénzek.

Az esetleges illetményeknek, például müködési pótlékoknak a kinevezési okmányokba való netáni felvétele, azoknak időleges jellegét meg nem változtatja.

A különböző illetmények megszabására, folyósitására és az azokra való igényre vonatkozó közelebbi határozmányok az illetmény-szabályzatban foglaltatnak.

35. §. A hivatalnokok osztályozása iskolai képzettségök szerint. Előléptetés.

A hivatalnokok iskolai képzettség tekintetéből két csoportba osztatnak, és pedig:

A) Az első csoportba soroztatnak azon hivatalnokok, kik müegyetemet végeztek, s valamely mütani szakból oklevéllel birnak, kik ügyvédi, vagy államtudományi avagy jogtudományi tudori oklevél birtokában vannak, végül kik az államvizsgálatokat sikeresen letették.

B) A második csoportba tartoznak azon hivatalnokok, kik az előző pontban megszabott minősitvénynyel nem birnak.

A végleges hivatalnok joggal bir arra, hogy kifogástalan szolgálattétel esetében a következő időközökben előléptetésben részesüljön.

Az A) csoportba sorozottak évi 900 frt fizetés eléréséig évről évre, azután 2000 frt fizetés eléréseig minden két évben.

A B) csoportba tartozók évi 900 forint eléréseig minden két évben, azután pedig évi 1,400 frt fizetés eléréseig minden három évben egy-egy fizetési osztálylyal.

Az A) csoportba tartozó hivatalnokok 2,000, a B) csoportbeliek 1,400 frt évi fizetésen tul előléptetésben képesség, érdem és az üresedésben levő magasabb állások arányában részesülnek; ily előléptetés azonban nem biztosittatik.

A B) csoportba tartozó hivatalnokok a III. rangfokozatnál magasabb rangfokozatba csak az esetben léptethetők elő, ha kiváló szakismerettel birnak s munkásságuk által ezen kivételes elbánásra különösen érdemesitvék.

A fentebbiekben szabályozott előléptetési jog egyes esetekben fegyelmi uton kivül is megvonható oly hivatalnokoktól, kiknek szolgálattétele ki nem elégitő.

Az altisztek és szolgák előléptetése a teendőik ellátásában tanusitott használhatóság, buzgalom és egyéb minősitvényükhöz képest, meg nem szabott időközökben, történik.

V. fejezet. A szolgálati vétségek és azok megtorlása.

36. §. *A szolgálati vétségek minősitése.*

A szolgálati kötelességekbe ütköző tények vagy mulasztások szolgálati vétséget képeznek, melyek rend vagy fegyelmi büntetést vonnak magok után.

37. §. *Rendbüntetések.*

A rendbüntetések, melyekkel kisebbszerü szolgálati vétségek toroltatnak meg, kétfélék, u. m.:

a) megrovás,

b) pénzbirság.

38. §.

A rendbüntetéssel minden szolgálati főnök sujthatja alárendeltjeit, és pedig a megrovás szóval, vagy irásban történhetik, a pénzbirság pedig esetenkint 20 forintig terjedhet, s esetenkint 5 frt erejéig a közvetlen szolgálati főnök, ezen felül 20 frtig pedig az igazgatók, illetőleg üzletvezetők által szabandó ki.

Az üzletvezetőkre rendbüntetést csak az elnök mondhat ki.

A rendbüntetések ellen felebbvitelnek helye nincsen.

A kirótt pénzbirságok végleges alkalmazottak után a nyugdijalap, egyéb alkalmazottak után pedig a betegsegélyző alap javára esnek.

39. §. *Fegyelmi vizsgálat.*

Sulyosabb szolgálati vétségek fegyelmi vizsgálat tárgyát képezik, s azok tárgyalására az igazgatóság és az egyes üzletvezetőségek kebelében felállitott fegyelmi bizottságok hivatvák.

A fegyelmi vizsgálatot elrendelhetik:

1. a közmunka- és közlekedési miniszter az összes alkalmazottakra nézve;

2. az igazgatóság elnöke az összes alkalmazottakra nézve;

3. az igazgatók, az általuk vezetett szolgálati ág összes alkalmazottaira nézve, a főfelügyelők (üzletvezetők) és felügyelők kivételével, és végre

4. az üzletvezetők az alájuk rendelt összes alkalmazottak ellen a főfelügyelők kivételével.

A vonalra kiküldött vizsgáló szakközegek, ha eljárásuk közben sulyosabb szolgálati vétségnek jönnek nyomára, a gyanuval terhelt alkalmazott ellen a fegyelmi vizsgálatot, ha e tekintetben a késedelem az intézet károsításával járhatna, avagy annak veszélye forog fenn, hogy a viszgálat eredménye különben meghiusittatik, azonnal megindithatják és eszközölhetik.

A vizsgáló közegek azonban az általuk megindított fegyelmi vizsgálatnál további intézkedés végett az illető üzletvezetőt esetleg szakigazgatót azonnal értesiteni köteleztetnek.

Az, a ki a fegyelmi vizsgálatot elrendeli, az illetőt hivatalától fel is függesztheti. (54—55. §§.)

A fegyelmi vizsgálat mellőzhető, ha a szolgálati vétség birói bünfenyitő vizsgálat utján vagy egyébként minden kétséget kizáró módon kiderittetett.

A fegyelmi vizsgálatok mindenkor kitelhető erélylyel és gyorsasággal végrehajtandók. A végrehajsás gyorsasága és szabályszerüségeért a vizsgálatot eszközlők személyesen felelősek.

40. §. Fegyelmi vizsgálók.

A vizsgálatot rendszerint — t. i. eltekintve a vonalra kiküldött vizsgáló szakközegektől — az általános igazgatási szakosztály kebeléből az igaz-

gatóság elnöke által kijelölt vizsgáló biztos, illetőleg az üzletvezetőség általános szolgálati ágának vezetője a netán szükséges szakközegek közbenjárásával eszközli. Az utóbbiakat az elnök, vagy az igazgatók egyike vagy pedig az illető üzletvezető rendeli esetről esetre ki.

A baleseti vizsgálatok e tekintetben kivételt nem képeznek, csakhogy azokban mind a három érdeklett szolgálati ág képviselőjének részvéte okvetlen szükséges.

41. §. A fegyelmi vizsgálat eszközlése.

A vizsgálatot eszközlők feladatát képezi mindenek előtt közölni a fegyelmi eljárás alá vont alkalmazottal az ellene emelt vádat, s az annak megerősitésére szolgáló bizonyitékokat s gondoskodni arról, hogy ugy a vád mind a védelem támogatására szolgáló tények és kihallgatások megállapittassanak, illetőleg eszközöltessenek. E végből a vétkes, valamint mindazon alkalmazottak, esetleg szakértők kihallgatandók, kiktől a tényállás kideritése iránt felvilágositás várható, továbbá azon kihallgatottak szembesitendők, kiknek vallomása lényeges körülményekre nézve eltérő; okiratok, jegyzetek és egyéb tárgyak megtekintendők, s felvilágositások és nyilatkozatok beszerzendők a szolgálati köteléken kivül álló személyektől is.

Idegen felek kihallgatásánál azok, ha ismeretlenek, mindenek előtt személyi viszonyaikról kérdezendők ki s csak azután intézendők hozzájuk az esetre vonatkozó kérdések.

A lefolytatott vizsgálatról felveendő jegyzőkönyvbe a vallomások lehetőleg a kihallgatottak saját szavaikkal veendők fel, s minden kihallgatottnak szabadságára hagyandó, vallomását a jegyzőkönyvbe sajátkezüleg beirni, vagy tollba mon-

dani. A kihallgatás megtörténte után a jegyzőkönyvbe foglaltak az illetőnek hangosan és érthetően felolvasandók, esetleges változtatások a korábbi szöveg javitása nélkül utánpótlandók.

A jegyzőkönyv a jelenlevők által annak végén, kihallgatottak által azonban külön-külön és pedig ha vallomásuk több ivre terjed, ivenkint is aláirandó.

A vizsgálatot eszközölt közeg a felvett jegyzőkönyvet összes mellékleteivel s vizsgálati iratokkal együtt azon felsőbb elöljárónak, kitől megbizását nyerte, jelentés mellett haladéktalanul bemutatni köteleztetik.

Ha a bemutatott vizsgálati iratokból az tünik ki, hogy a fegyelmi eljárás lefolytatására elégséges indok s alap nem forog fenn, az eljárás beszüntethető, de csak azon felsőbbség által, mely a vizsgálatot elrendelte, illetőleg mely a vizsgáló szakközeg által saját feladatkörében eszközölt vizsgálat érdemleges elintézésére hivatva van.

Ha ellenben a fegyelmi eljárás folytatása indokoltnak találtatik, az összes vizsgálati iratok az illetékes fegyelmi bizottság elnökének további eljárás végett azonnal kiadandók.

42. §. Fegyelmi bizottságok.

A fegyelmi ügyek tárgyalására az igazgatóság és az egyes üzletvezetőségek bebelében »fegyelmi bizottságok« állittatnak fel, melyeknek tagjait egy évi időtartamra az igazgatóság elnöke nevezi ki, és pedig az igazgatósági bizottság tagjait az igazgatóság, az üzletvezetőségi bizottságok tagjait pedig az egyes üzletvezetőségek központi tiszti karából.

Minden egyes fegyelmi bizottság egy elnökből, 3 rendes és 3 póttagból, továbbá a központra

nézve azon szakosztályvezető, az üzletvezetőségekre nézve pedig azon szolgálati ágvezetőből, mint szintén szavazó tagból áll, kinek a fegyelmi eljárás alá vont alkalmazott alárendeltje.

A fegyelmi bizottság ülésein mint előadó a 40. §-ban kijelölt állandó vizsgáló biztos, illetőleg szolgálati ágvezető müködik, kik azonban szavazati joggal csak az esetben birnak, ha a fegyelmi bizottságnak egyuttal kinevezett tagjai is.

43. §. Az igazgatósági és üzletvezetőségi fegyelmi bizottság hatásköre.

Az igazgatóságnál alakitott fegyelmi bizottság rendszerint csak azon fegyelmi ügyeket tárgyalja, melyek az igazgatóságnál és az ennek közvetlenül alárendelt mühelyek és szertáraknál alkalmazva levő tisztek, altisztek és szolgák, továbbá a közmunka- és közl. miniszter által kinevezett, vagy kirendelt hivatalnokokra vonatkoznak.

Az igazgatóság számára kiadott utasitás 15. §-a szerint ide nem tartoznak az elnök, alelnök és az igazgatók.

Az üzletvezetőségeknél felállitott fegyelmi bizottságok az üzletvezetőség személyzeti állományához tartozó, vagy neki alárendelt összes tisztek, altisztek, gyakornokok és szolgák ellen folyó fegyelmi ügyek tárgyalására hivatvák; kivételt képeznek azon tisztviselők, kiket a közmunka- és közlekedési miniszter nevez, illetőleg rendel ki.

Az elnök mindazonáltal egyes oly fegyelmi esetek vizsgálatát és tárgyalását is a központi fegyelmi bizottsághoz utasithatja, melyek különben az üzletvezetőségek kebelében fennálló bizottság hatáskörébe esnek.

44. §. *A fegyelmi határozat meghozatalánál követendő eljárás.*

A fegyelmi bizottság elnöke a 41. §. értelmében átvett vizsgálati iratok alapján a fenforgó fegyelmi ügy tárgyalására lehetőleg rövid határnapot tüz ki s a mennyiben szükségét látja, a vizsgálati iratokat előleges tájékozásul a bizottság tagjai közt körözteti.

A fegyelmi bizottság tárgyalásaihoz az elnök minden szavazati joggal biró tagot meghivni köteles, s ha valamelyik tag akadályozva lenne, a helyett egy póttagot rendel be, ugyszintén akkor is, ha valamelyik tag a tárgyalandó fegyelmi ügynél érdekelve volna.

Ha a bizottsági elnök az előadó meghallgatása és a vizsgálati iratok betekintése után azt látja, hogy a vizsgálat eredménye szerint a legsulyosabb fegyelmi büntetés vagyis az elbocsátás alkalmazása jöhet szóba, a vádlottat a végből, hogy közvetlenül is kihallgattassék és védekezését előadhassa, — hivatalból megidézni köteles azon figyelmeztetéssel, hogy az esetben, ha személyesen megjelenni nem kivánna, jogában áll védiratát a fegyelmi bizottság elnökéhez a körülményekhez képest kitüzendő, de legalább 5 napi záros határidő alatt benyujtani.

A megidézett vádlott magát harmadik személy által nem képviseltetheti s a tárgyalás akkor is megtartatik, ha a vádlott az idézés vétele daczára, meg nem jelennék és védiratát sem adná be.

Betegség, vagy egyéb igazolt akadályok folytán történt elmaradás esetén azonban vádlott kérelmére uj tárgyalás tüzendő ki s erről vádlott azzal értesitendő, hogy az uj tárgyalás nélküle is minden esetre megtartatik.

A tárgyalás a fegyelmi bizottság elnökének vezetése alatt zárt helyen tartatik meg, s ha az elnök akadályozva volna, az igazgatóság elnöke a bizottság tagja egyikét bizza meg a tárgyalás vezetésével.

A tárgyaláson az előadó szóval előadja a fegyelmi ügy tényállását, felolvastatnak a vizsgálati iratok s esetleg a vádlott védirata, ki, ha jelen van, kihallgattatik, valamint a netáni tanuk és szakértők is. A fegyelmi bizottság minden tagja jogositva van a vádlotthoz, a tanukhoz és szakértőkhöz a tényállás felderitése végett kérdéseket intézni.

A tárgyalás befejeztetvén, ha a fegyelmi bizottság a teljesitett vizsgálatot hiányosnak találná, pótvizsgálatot rendel el s addig a tárgyalást elnapolja, ellenkező esetben határozatot hoz.

A fegyelmi bizottság a határozat hozatalánál semmiféle szabályokhoz sincsen kötve, hanem legjobb meggyőződése szerint itél.

Érvényes határozathozatalra az elnöknek s legalább 3 szavazó tagnak, vagy póttagnak jelenléte szükséges; a határozat az elnök s a tagok általános szótöbbségével hozatik.

A tagok rendszerinti sorrendben, de alulról kezdve szavaznak; az elnök utolsónak szavaz

Ha a bünösség kérdésében szavazategyenlőség éretett el, a vádlott felmentése mondandó ki elhatározottnak, ha pedig a fegyelmi büntetés kiszabására nézve általános szótöbbséggel határozatot hozni nem sikerülne, az alkalmazandó fegyelmi büntetés nemét az határozza meg, kit az alábbiak szerint a fegyelmi határozat megerősitése illet.

A fegyelmi bizottság tárgyalásairól jegyzőkönyv vezetendő, mely a jelenlevők neveit, a tárgyalás menetének rövid leirását s a hozott határozatokat a szavazatok megjelölésével tartalmazza.

A jegyzőkönyvvezetőt az igazgatóság elnöke, illetőleg az üzletvezető egyszer-mindenkorra, vagy esetről esetre jelöli ki.

A jegyzőkönyvet az elnök, a tagok és a jegyző aláirják.

45. §. *A fegyelmi bizottság határozatának alakja és tartalma.*

A fegyelmi bizottságok határozataikat javaslatok alakjában hozzák.

Ezen javaslatoknak tartalmazniok kell:

1. A constatált szolgálati vétséget s ennek minősitését a szolgálati kötelmek megsértésének foka szerint.

2. A kirovandó büntetést s vajjon az a szolgálati táblázatba bevezettessék-e?

3. Felfüggesztettekre nézve véleményt az iránt, hogy a visszatartott illetmények egészben, vagy esetleg mily részben kifizettessenek-e?

4. A marasztalt által esetleg nyujtandó kárpótlást.

5. Véleményt arra nézve, hogy vádlott a vizsgálati költségek megtéritésére köteleztessék-e? és

6. A határozat indokolását.

46. §. *Eljárás a fegyelmi bizottság határozatának meghozatala után.*

A fegyelmi bizottság által hozott határozatok a vizsgálati iratokkal és a tárgyalási jegyzőkönyvvel együtt a bizottsági elnök által további intézkedés végett a központban az illető szakigazgatónak, az üzletvezetőségeknél pedig az üzletvezetőnek adatnak át.

47. §. A fegyelmi bizottság határozatainak megerősitése.

a) Az igazgatóságnál.

A szakigazgatók a hozott határozatokat, ha azokkal egyetértenek, saját hatáskörükben megerősithetik és pedig a fegyelmi bûntetések minden nemére nézve, ha a vétkesnek talált közeg szolga, altiszt, gyakornok vagy a négy alsóbb fokozatba tartozó hivatalnok.

Az igazgatók ezen határozata az 52. §-ban 1., 2., 3. és 4. pont alatt emlitett fegyelmi büntetésekre nézve végérvényes, az elbocsátásra nézve azonban egy izben felebb vihető az igazgatósági elnök elé.

Ha az igazgatók a fegyelmi bizottság határozati javaslatával egyet nem értenek, vagy a két felsőbb rangfokozatba tartozó hivatalnok megbüntetése forog kérdésben, az ügyet véleményezésükkel együtt közve lenül, vagy közvetve az elnök elé terjeszteni tartoznak, és ugyan közvetve, vagyis az igazgatósági összesülés utján az esetben, ha valamely hivatalnok elbocsátása forog kérdésben.

Az igazgatósági elnöknek a fegyelmi ügyekben kimondott elhatározásai végérvényesek és csakis az esetben felebbvihetők, illetőleg felebbezés elmaradása esetén végrehajtás előtt hivatalból felterjesztendők a m. kir. közmunka- és közlekedésügyi miniszterhez, ha az utóbbi által kinevezett vagy kirendelt hivatalnok büntetésből való áthelyezése vagy büntetésből való elbocsátása forog kérdésben, vagy ha a fegyelmi eljárást a m. kir. közmunka- és közlekedésügyi miniszter rendelte el.

Az igazgatóság elnöke köteles az ily esetekben hozott határozatokat az összes előiratokkal együtt véleményes jelentés mellett felterjeszteni.

48. § b) Az üzletvezetőségeknél.

Az üzletvezetők a kebelükben felállitott fegyelmi bizottság határozatát a négy alsó osztályba tartozó hivatalnokok, gyakornokok és altisztekre nézve csak az 52. §-ban 1., 2. és 3. pont alatt felsorolt enyhébb fegyelmi büntetések kirovása esetében, szolgákra nézve azonban tekintet nélkül a büntetés nemére, minden esetben megerősithetik. A megerősitett határozat ellen felebbvitelnek csak a szolgákra nézve kimondott elbocsátás esetében van helye.

Ha az üzletvezető a bizottság javaslatával egyet nem ért, vagy az 52. §-ban 4. és 5. pont alatt emlitett sulyosabb büntetéseknek hivatalnokok s illetőleg gyakornokok és altisztekre való kiszabása forog kérdésben, avagy a szolgákra nézve kimondott elbocsátás ellen a rendes időben felebbvitel adatott be: ez esetekben az üzletvezető a vizsgálati ügyiratokat a bizottság jegyzőkönyvével és saját indokolt véleményével együtt az igazgatósághoz felterjeszteni tartozik.

Ily felterjesztett vizsgálati ügyekben a bizottsági határozat megerősitése a szakigazgatót, a véleményeltérés vagy felebbvitel feletti döntés pedig a fönnebb megállapitott szabályok értelmében az igazgatósági elnököt illeti.

49. §. A fegyelmi határozatok közlésének módja. Felebbviteli határidő.

A fegyelmi ügyekben kelt elhatározások az illetőkkel mindenkor irásban közlendők és röviden indokolandók.

A fönnebbiek szerint megengedett felebbvitel a határozat kézbesitésétől számitandó 14 nap alatt a közvetlen szolgálati főnöknél adandó be, ki is

azt a rendes szolgálati uton haladéktalanul előterjeszteni köteleztetik.

A megkésve beadott felebbvitel, valamint a fegyelmi eljárás ellen emelt panaszok figyelembe nem vétetnek, s a benyujtónak egyszerüen visszaadandók.

50. §. A felebbvitelek és folyamodványok tárgyalása.

A rendes időben beadott felebbezés-vitelek, nemkülönben a fegyelmi vizsgálatokból kifolyólag beadott folyamodványok, a büntetés elengedése vagy enyhitése, avagy a vizsgálat ujabbi felvétele iránt először is az illető fegyelmi bizottság kebelében tárgyalandók és annak véleményével ellátva terjesztendők a fennebbiek szerint döntésre hivatott illetékes felsőbb elöljáró elé.

A véghatározat ez ügyekben is irásban közlendő.

51. §. A fegyelmi jog gyakorlása az ideiglenesen alkalmazott szolgák, női alkalmazottak, dijnokok, napbéresek és napszámosok irányában.

A fegyelmi jogot az ideiglenes minőségü szolgák, a női alkalmazottak és a dijnokok irányában azon hivatali felsőbbség gyakorolja, kit a kinevezés, illetve felvétel joga illet.

A napszámosokat és napbéreseket azon közegek bocsátják el, kik az utasitások szerint őket elfogadni jogositvák.

52. §. A fegyelmi büntetések nemei.

A szolgálati kötelmek megsértésének megtorlására fegyelmi határozat alapján a következő büntetések alkalmaztatnak:

1. megfeddés;
2. pénzbüntetés;

3. büntetésből való áthelyezés;

4. az előlépési jog megvonása bizonyos meghatározott időre; és végre

5. büntetésből való elbocsátás.

A 3., 4. és 5. alatt felsorolt büntetések a szolgálati táblázatban mindenkor előjegyeztetnek; az 1. és 2. alatt felsorolt büntetések azonban a szolgálati táblázatban csak akkor jegyzendők be, ha a fegyelmi határozatban az előjegyzés kimondatik s ha e büntetések egyuttal a szolgálatból való eltávolitás kilátásba helyezésével sulyosbitvák.

Három évi kifogástalan további szolgálat esetén azonban a szolgálati táblázatból a bejegyzett büntetések hivatalból törlendők.

A pénzbüntetés esetenként az évi fizetés 5%-át nem haladhatja meg s a nyugdijintézet tagjai illetményéből ez intézet alapja, a betegsegélyző intézet azon tagjai illetményéből pedig, kik a nyugdijintézetnek nem tagjai, a betegsegélyző alap javára egyszerre, vagy havi részletekben vonatik le, olykép azonban, hogy az egyhavi levonás a havi fizetés 10%-át meg ne haladja.

53. §. A büntetésből való elbocsátás esetei.

Ugy a végleges, mint az ideiglenes alkalmazott a szolgálatból fegyelmi határozat alapján büntetésből elbocsátandó:

a) ha valamely lealacsonyitó, aljas vagy becstelen tettet követ el;

b) ha utólagosan bebizonyul, hogy felvétele alkalmából hamis, valótlan adatokat czélzatosan használt, vagy oly körülményeket hallgatott el, melyek a szolgálatba való felvétel akadályául szolgálnak; különösen pedig, ha a büntető törvényben megjelölt közveszélyü cselekmény vagy mulasztás miatt fenyitőbiróságilag elitélve volt, avagy köz-

vagy vasuti szolgálatból fegyelmi uton távolittatott el;

c) ha bármely közbüntény vagy vétség, különösen pedig közveszélyü vagy haszonlesésből származó, avagy a közerkölcsiséget sértő cselekmény, illetőleg mulasztás miatt biróságilag elitéltetik;

d) ha a szolgálatban javithatlan, azaz ismételt büntetések daczára ugyanazon hibába visszaesik vagy egyéb szabálytalanságot követ el s igy szolgálati kötelmeit tartósan figyelmen kivül hagyja;

e) ha szándékosan vagy nagymérvü hanyagság, ittasság, gondatlänság vagy könnyelmüség által a forgalom biztonságát veszélyezteti, vagy ha ily eljárás által az intézet vagyoni, illetőleg erkölcsi érdekeit kárositja avagy koczkáztatja;

f) ha sikkasztást vagy lopást követ el, vagy ismételt igazolatlan pénztárhiányok esnek terhére;

g) ha a szolgálati engedelmességet megtagadja, durva ellenszegülő magaviseletet tanusit, felebbvalóit vagy szolgálati társait rosz szándékból rágalmazza, ha ismételt megintések után is megférhetlen, ha vesztegetést kisért meg vagy elfogad;

h) a jelen szolgálati rendtartásban külön megemlitett esetekben.

Végre megelőző fegyelmi bizottsági határozat nélkül is büntetésből elbocsátható azon alkalmazott, ki felhivás daczára 14 napon tul a hivatalból elmarad, vagy a neki kijelölt szolgálati állást elfogadni vonakodik, illetőleg állomását önkényesen elhagyja.

54. §. A szolgálatból való felfüggesztés.

Ha valamely alkalmazott ellen fegyelmi vizsgálat indittatik, s a szolgálat biztonsága vagy tekintélye az illetőnek haladéktalan eltávolitását megköveteli: az a szolgálattól azonnal felfüggesztendő.

A felfüggesztésnek különösen helye van akkor, ha a vétség tárgyát durva ellenszegülés, a szolgálattétel megtagadása, rendetlen pénztárkezelés, vagy pénztárhiányok, becstelen cselekmények, a biztonságot veszélyeztető tettek vagy mulasztások képezik.

A felfüggesztés egyéb esetei a következő 55. §-ban vannak részletezve.

Ha a felfüggesztésnek a 39. §. szerinti eszközlésével a késedelem veszélye járna, vagy a szolgálat érdeke a rögtön való intézkedést — és pedig még a fegyelmi vizsgálat meginditása előtt is — szükségessé tenné, a felfüggesztést a közvetlen elöljáró is kimondhatja, tartozik azonban erről az illetékes hivatali felsőbbséghez haladéktalanul indokolt jelentést tenni.

55. §. Bünvádi eljárás meginditása és az ily eljárás alatt álló alkalmazottakkal való elbánás szabályozása.

Ha a fegyelmi vizsgálat vagy eljárás során a vádolt ellen a büntető törvényekbe is ütköző cselekvény vagy mulasztás ténye, vagy ennek alapos gyanuja megállapittatik, a vádolt letartóztatása, illetőleg a bünvádi följelentés iránt a szükséges intézkedés azonnal megteendő.

A letartóztatás iránt a vizsgálat folyama alatt szükség esetében a vizsgálatot eszközlő közeg is intézkedhetik, tartozik azonban ehhez a kiküldő elöljáró hozzájárulását távirati uton előlegesen kikérni.

A bünvádi feljelentést csakis az igazgatóság vagy az üzletvezetőség eszközölheti, mi végből a vizsgálati iratok mindenkor az illetékes szakigazgató vagy üzletvezető elé terjesztendők.

Azon alkalmazott, ki ellen bünvádi vizsgálat indittatott s ki egyszersmind el is záratott, a szol-

gálattól felfüggesztendő: ha azonban a vizsgálat ellene szabad lábon hagyása mellett folytattatik, szolgálatban hagyható ugyan, de ha önálló vezetői állást foglal el, vagy intézeti érdekek kezelésével van megbizva, ezen foglalkozásoktól elvonandó s egyéb teendőkkel bizandó meg.

Mihelyt a bünvádi vizsgálat alatt álló alkalmazott a biróság által vád alá helyeztetett, minden esetben felfüggesztendő.

Ha a fentiek értelmében az illető alkalmazott büntette, vagy vétsége egyszersmind szolgálati vétséget is képez, vagy megforditva szolgálati vétsége egyuttal a büntető törvényekbe is ütközik, akkor a mennyiben a szolgálatból való eltávolitás szükségessé vált s arra fegyelmi szempontból elég alap van, az illető ellen az elbocsáttatás fegyelmi uton a birói itélet hozatala előtt is kimondható és végrehajtható, ellenben ha szolgálati szempontból a büntetésből való elbocsátásra elég ok és alap nincsen, illetőleg a fegyelmi vizsgálat eredménye a valódi tényállás iránt kétséget hagy fenn: a fegyelmi határozat meghozatala esetleg végrehajtása a jogérvényes birói itélet hozataláig függőben hagyandó.

Ha oly esetekben, melyekben a fegyelmi határozat függőben tartatott, a jogérvényes birói itélet hivatalvesztést mond ki: az alkalmazott azonnal elbocsátandó; ha ellenben az itélet a vádlottat a bünvád alól felmenti vagy legalább hivatalvesztésre nem itéli: a fegyelmi határozat a fenforgó ténykörülmények és a fenforgó szolgálati vétség természetének figyelembe vételével hozandó meg.

VI. fejezet. A szolgálati viszony megszünése.

56. §. A szolgálati viszony megszünésének módjai.

A magy. kir. államvasutak és alkalmazottaik között fennálló szolgálati viszony megszünik:

1. kilépés;
2. lemondás;
3. felmondás;
4. elbocsátás: és
5. elhalás folytán.

57. §. Kilépés.

Oly alkalmazottak, kik 60. életévüket betöltötték vagy utánfizetett éveiket is betudva, a nyugdijalapszabályok 8. czikke értelmében évi egész fizetésükkel egyenlő nyugdijra igényt szereztek, vagy végre szolgálatképtelenségüket a fennálló szabályok értelmében igazolták, a szolgálatból kiléphetnek és felmentésük meg nem tagadható. Ha azonban az igazgatóság azt kivánná, hogy a felmondásra nézve megszabott határidő vagy annak egy része alatt állásukban még megmaradjanak, ez esetben a szolgálatot a büntetésből való elbocsátás terhe alatt a megszabott határidőig még folytatni köteleztetnek.

58. §. Lemondás.

Az alkalmazottnak szabadságában áll a szolgálatról bármikor lemondani s felmentését irásban kérni; állását azonban szabályszerü felmentése előtt elhagynia nem szabad s annak bekövetkeztéig hivatalos teendőit pontosan ellátni köteles.

Ha a lemondó e kötelezettségének megfelel, joga van arra, hogy az alább megszabott határidő leteltéig illetményeinek élvezetében meghagyassék s a határidő leteltével a szolgálattól tényleg felmentessék.

A felmondási határidő véglegesen alkalmazott hivatalnokok, altisztek és szolgákra nézve a lemondást követő hó 1-ső napjától számitott 3 hónap; ideiglenesen, de évi vagy havi fizetéssel alkalmazottakra nézve a lemondást követő hó első napjától számitott egy hónap; minden más alkalmazottakra nézve, kik nem pusztán napszámosok, a szerint a mint a lemondás a hó első vagy 16-ik napja előtt nyujtatik be, a hó első, illetve 16-ik napjától számitott fél hónap.

A lemondó a megszabott határidő leforgása előtt is bármikor felmenthető és pedig, ha önmaga kivánja, vagy ha szolgálati kötelmei ellátásában hanyag, feltétlenül, azaz minden kárpótlási igény nélkül, más esetekben a felmondási határidőre járó illetmények kiszolgáltatása mellett.

A fentebb megszabott felmondási határidők az igazgatóság kivánságára az alkalmazottak által is, büntetésből való elbocsátás terhe alatt betartandók.

Azon alkalmazottak, kik a szolgálatból engedély nélkül kimaradnak, az esetben, ha hollétük ismeretlen és a hivatalos lapban közzétett felhivás megjelenése napjától számitvá 14 nap alatt nem jelentkeznek, a szolgálatról és minden igényről önként lemondottaknak tekintetnek s a létszámból töröltetnek.

59. §. Felmondás.

Az előző §-ban megállapitott határidők megtartásával a szolgálat az ideiglenesen alkalmazottaknak bármikor és az ok megjelölése nélkül, a végleges alkalmazottaknak pedig csak a következő esetekben felmondható:

1. ha 60. életévüket betöltötték, vagy utánfizetett éveiket is betudva, a nyugdijszabályok

8. czikke értelmében évi egész fizetésükkel egyenlő nyugdijra igényt szereztek;

2. ha egy évnél hosszabb időig folytonosan vagy rövid megszakitásokkal betegség miatt szolgálatképtelenek;

3. ha szolgálati kötelmeiknek teljesitésére szabályszerü orvosi vizsgálat vagy esetleg szakszerü vizsga utján képteleneknek nyilvánittatnak;

4. ha fegyelmi vagy szolgálati uton megállapittatott, hogy a szolgálatnak az intézet érdekei s tekintélyének megfelelő ellátására alkalmatlanok, — nevezetesen könnyelmü eladósodás esetén;

5. ha bármi oknál fogva a személyzet létszáma csökkentésének szüksége áll be.

A 2., 3. és 5. pont alapján történő felmondás esetébon, ha az illető ngugdijat vagy egyéb ellátást nem nyer, részére az illetményszabályzat 40. §-ban megszabott végkielégités tétetik folyóvá.

60. §. Elbocsátás.

Elbocsátásnak csak az 53. §-ban felsorolt esetekben van helye.

61. §. Szolgálati bizonyitványok.

A szolgálattól megvált alkalmazottnak, ha a szükséges bélyegjegyet rendelkezésre bocsátja, igénye van arra, hogy részére a felett, mikép a tüzetesen meghatározandó idő alatt és minőségben az államvasutak szolgálatában állott, szolgálati bizonyitvány állittassék ki.

Az illető alkalmazott minősitvénye és a szolgálattételre vonatkozó egyéb adatok, valamint a szolgálati viszony megszünésének oka, kivánságra külön iratba foglalhatók, mely a bizonyitványnyal egyeidejüleg kiadható.

V. A vasuti üzletrendtartás.

Azon sürgető szükségletnél fogva, miszerint a vaspályáknak a közjóra nézve oly fontos üzlete czélszerü módon szabályoztassék, 1851. november 16-ikán «vasuti üzletrendtartás» elnevezés alatt egy Bécsben kelt császári rendelet lett kibocsájtva.

A magyar korona országai és ő felsége többi királyságai és országai közt kötött vám- és kereskedelmi szövetség VIII. czikke értelmében a létező vasutak mind a két államban egyenlő elvek szerint kezelendők; az 1851. november 16-kai vasuti üzletrendtartás pedig mind a két államterületen meghagyatott mindaddig, mig kölcsönös egyetértéssel mind a két félre nézve egyforma módon meg nem fog változtatni.

Ezen törvénybe czikkelyezett szerződés értelmében tehát a vasuti rendtartás intézkedései a magyar korona országaiban levő összes vasutakra kihatnak.

A vasuti rendtartás intézkedései leginkább oda irányulnak, miszerint az állam a közjónak megfelelőleg minél hathatósabban gyakorolhassa fönségjogait, miért is szabványainak legnagyobb része az államnak a vasutak fölötti főfelügyeleti jogát biztositja.

A vasuti rendtartás két főrészre oszlik. Az első rész a vasuti vállalatok és hivatalnokainak kötelességeit, a második rész pedig a vaspályákat használó vagy ezekkel különben érintkezésbe jövő személyek (a közönség) kötelességeit tartalmazza.

A vasuti rendtartás intézkedései alapján az állam figyelemmel kiséri a vasuti vállalatok összes tevékenységét.

Még mielőtt a vasut a forgalomnak átadatnék, már is megállapitandó, miszerint a pálya alkotásának módja, a vasutüzletre nézve létező tárgyak minősége és mennyiségénél fogva szabályszerü, háboritatlan és biztos üzlet remélhető-e.

Felügyel továbbá az állam arra is, hogy a pálya és üzleti eszközei jó karban tartassanak és hogy a vasuti vállalatok kellő számu üzleti személyzet fölött rendelkezzenek s hogy ezen személyzet a szolgálati szabályzatokat és utasitásokat kellőkép ismerje.

A vasuti rendtartás kötelességévé teszi a vasuti vállalatoknak, hogy az üzletigazgatóságok az esetre, ha természeti vagy más rendkivüli események által a közlekedés szabályszerü volta háborittatnék, vagy a forgalom egészen félbeszakittatnék, kötelesek arról gondoskodni, miszerint a lehető legnagyobb gyorsasággal a kellő eszközök használtassanak s a háboritás vagy félbeszakitás okának elháritására alkalmas intézkedések vétessenek foganatba.

A vasuti rendtartás megállapitja továbbá a forgalmi szolgálat és az üzletszabályzat alapelveit, valamint azt is, hogy ezek miként ismertetendők meg a közönséggel.

Körülirja továbbá a vaspályákat használó vagy ezekkel különben érintkező személyek kötelességeit, valamint a pálya rongálásának következményeit. Végül pedig arra jogositja a pálya alkalmazottait, hogy azokat, kik a rendtartás szabályait áthágják és kik a hozzájuk intézett intéseknek nem engedelmeskednek, rendőri vagy birói segély hiányában, el is foghatják.

A pályahivatalnokokra és szolgákra ruházott ezen rendőri hatáskör gyakorlata és általában kötelességük lelkiismeretes teljesitése végett, azon hivatalnokok és szolgák, kiket a helyi viszonyokhoz

képest a pálya, az ehhez tartozó intézetek, és a pályát használó közönség fölötti felügyelet illeti, a magánpályáknál is a kormány által meghiteltetnek. Az ily módon meghitelt alkalmazottak szolgálatuk teljesitésére nézve a közönség irányában magánpályákon is más nyilvános közigazgatási hivatalnokokkal egyiránt törvényes ótalomban részesülnek.

Az 1851. november 16-iki vasuti üzletrendtartás az idő folyama alatt némi változtatásokon ment keresztül, különösen pedig azon intézkedései mentek át nagyobb átalakulásokon, melyek tisztán müszaki természetüek. Ezen változások legnagyobb része bentfoglaltatik a rendes üzletü- és helyi érdekü vasutak forgalmi szolgálatát szabályozó miniszteri rendeletekben.

Nem tudjuk, hogy sajnálatunkat avagy csodálkozásunkat fejezzük-e ki a felett, hogy a vasuti rendtartás, mely ugyszólván a vasutakra vonatkozó összes törvények és rendeletek alapját képezi, az 1852-iki kormánylapban való megjelenése óta ujabb kiadást nem ért. Innen van aztán azon visszásság, hogy a magyar vasutügy intéző körei is csak a Bécsben 1878-ban német nyelven megjelent vasuti rendtartás második kiadását használják.

Félreértések elkerülése végett mi a vasuti üzletrendtartást eredeti szövegével egész terjedelemben közöljük, s habár intézkedéseinek nagy része a főelvek részletes kidolgozása által egyrészt kibővittetett, mig másrészről a vasutügy fejlődése és a technika óriási vivmányai folytán számos intézkedése ujabb törvények és rendeletek által hatálytalanná lett, csak azon ujabb szabványokat fogjuk e helyütt figyelemre méltatni, a melyek a rendtartás szakaszaival ellentétben állanak, s melyek által azok hatályon kivül helyeztettek.

Az 1851. november 16-kán kelt császári rendelet intézkedései a következők:

A) Átalános szabályok a pályaüzletre nézve.

a) Engedély a pálya megnyitására.

1. §. Ha valamely uj, akár álladalmi, akár pedig magán-vaspályának vagy valamely darabjának annak idejében megengedett épitése, — folytattassék bár az üzlet közvetlenül az álladalmi kormány, vagy magánszemélyek által, — a hatóságok által jóváhagyott terv szerint bevégeztetett, és a pálya vagy ennek valamely darabja a közlekedésre megnyittatni szándékoltatik, erre a cs. kir. kereskedelmi, ipar- és középitészeti miniszterium különös engedélye szükséges.

Valahányszor a szövegben a cs. k. kereskedelmi, ipar- és középitészeti minisztériumról van szó, az alatt mindig a közmunka- és közlekedési m. kir. miniszterium értendő.

b) Ennek föltételei.

2. §. Ezen engedély kieszközlése végett az álladalmi vaspályáknál az erre hivatott hatóság által, magán pályáknál az üzleti vállalat által, kimutatandó és egy e végre kiküldött saját bizottmány által, — melynél azon helytartóságnak, melynek kerületéhez a vaspálya vagy vaspályadarab tartozik, egy küldöttje is jelen leend, — megállapitandó, miszerint a pálya alkotásának módja, a pályaüzletre nézve létező tárgyak minősége és mennyiségénél fogva szabályszerü, háboritatlan és biztos üzlet alaposan reménylhető.

E szerint a fennebbi czélra különösen kimutatandó:

a) hogy a pálya és az ehez tartozó épületek az e tárgybani biztonsági- és egészségügyi törvényekkel és szabályokkal megegyezőleg vannak épitve;

b) hogy a pálya a szükséges üzleti eszközökkel kellő minőségben és mennyiségben el van látva;

c) hogy a balesetek meggátlása végetti kellékek iránt a szükséges előintézkedés megtétetett;

d) hogy a netalán bekövetkezendő baleseteknéli segitő, mentő és nagyobb veszélyek elháritására szolgáló eszközök elegendő mennyiségben és kellő minőségben léteznek;

e) hogy a pálya a rendezett üzletre megkivántató, kellően kiképzett személyzettel (hivatalnokokkal és szolgákkal) el van látva, hogy ezek a szükséges szolgálati szabályokat és utasitásokat már megkapták.

A vaspálya megnyitását a műszakrendőri bejárás előzi meg, melyben a közmunka- és közlekedési m. kir. ministérium szakközegei is résztvesznek. Ezen szakaszban meg van ugyan állapitva az, hogy mi mutatandó ki az illető vasuti vállalat által, minthogy azonban a közlekedési ministerium által igen gyakran tapasztaltatott, hogy a vasuti vállalatok a vonatkozó terveket és okmányokat elő nem terjesztették, s a szükséges kimutatásokat vagy épen nem vagy csak hiányosan készitették el, mi által a bejáró bizottság működése fennakadást szenvedett, hogy e bajnak jövőre eleje vétessék, a m. kir. közmunka- és közlekedési miniszter 1871. november hó 8-án 15333 sz. a. kibocsájtott rendeletében a gőzmozdonyu vasutak műszakrendőri bejárásához szükséges tervek-, okmányok- és kimutatásokat a következőkben állapitja meg:

1-ször. A hosszszelvény.

2-szor. A helyszini rajzok.

3-szor. A vasuti és hajózási főfelügyelőség által kiadott minta szerint összeállitott kimutatása az összes személyzet létszámának.

4-szer. A mozdonyok létszámának, az azokból netán épitési czélokra használtaknak, valamint annak is kimutatása, vajjon tehetségerejök tekintetében az előirt vizsgának alá vettettek-e?

5-ször. A kocsitelep létszámának kimutatása, a katonai szállitásokra berendezettek, és az épitési czélokra használtak számának megjelölésével.

6-szor. A tüzoltó szerek létszámának kimutatása.

7-szer. A mentőeszközök és szerek létszámának kimutatása.

8-szor. A felépitményi tartalék-anyag és az üzletszerek tartalék alkatrészeinek kimutatása.

9-szer. A vonat és a vonatkisérő személyzet felszerelésének kimutatása.

10-szer. Az üzlet megnyitásához szükségelt elhasználási anyag mennyiségének kimutatása.

11-szer. A kiadott szolgálati utasitások és szabványoknak, ezek egy-egy példányának mellékIése melletti kimutatása.

12-szer. A helybenhagyott menetrend egy irott és egy graphicai példánya.

13-szor. A jóváhagyott árszabások és a személy s áru-forgalomra vonatkozó határozatok egy-egy példánya.

14-szer. Az épitési vállalkozót, vagy a társulatot képviselő közegek részére felhatalmazó levél.

c) A pálya és üzleti eszközök jókarban tartása. A hivatalnokok és szolgák alkalmazása.

3. §. Minden pálya vagy pályadarab, melyre az üzleti engedély megadatott, mindig jó s járható állapotban tartandó; — ugy, hogy azon a 6. §-ban emlitett legnagyobb sebességgel veszély nélkül lehessen járni; ehez képest a keletkezendő hiányok és rongálások, valamint a háboritatlan üzletet gátló akadályok lehető leggyorsabban elháritandók.

Épen ugy a pályához tartozó épületek, a szükségletnek megfelelő raktári helyiségek, szerek és készületek, jármüvek (a megállapitott menetek létesitésére szükséges számmal) és átalában a 2. §. emlitett minden egyéb kellékek folytonosan jó, a használatra alkalmas és az üzlet teljes biztonságaért kezeskedő karban tartandók.

Végre az üzleti személyzetnek mindig kellő számban kell léteznie, a szükséges tulajdonokkal birnia s a szolgálati szabályokat és utasitásokat ismernie, s az üzlet minden eszközei olykép adandók rendelkezése alá, hogy az üzlet folytatása és az ezen személyzetet illető kötelességek teljesitése kellő renddel, szabályszerüséggel és biztonsággal megtörténhessék.

d) Menetrend, dijszabás és fölvételi föltételek.

4. §. A vaspályavállalatok kötelesek a következő hirdetményeket kibocsátani:

1. Egy menetrendet, melyben a különböző állomásokoni elindulási órák és a szokott megérkezési idő, lehető pontossággal megállapitandók.

2. Egy szállitási árszabást személyek- és ingóságokra nézve.

3. Végre a személyek fölvétele iránti határozatokat, és az utazási okmányokról, melyekkel a személyek ellátandók, az utazóknak a menet előtt, alatt s bevégezténéli miheztartásáról, továbbá a szállitásra alkalmas ingóságok föl- és átvételéről, s az ezeket kisérő okmányokról, az ezekérti kezességről, és végre a szállitott holmik kiszolgáltatásáról és kézbesitéséről szóló szabályokat.

A személy- és áruforgalom iránti határozatokban az elküldés végett átvett jószágok szállitásideje is megállapitandó.

A menetrend, a szállitási ár-, és fuvar-dijszabások, valamint a személy- és áruforgalom iránti határozatok, ezenfelül minden pályaudvarokban és fölvételi állomásokon közmegtekinthetés végett kifüggesztendők.

A vasuti vállalatok azon kötelessége, miszerint a hirdetményben azt is kötelesek kitüntetni, hogy az utasok minő utazási okmányokkal lássák el magukat, az útlevélrendszer megváltoztatása folytán megszünt.

5. §. A menetrend, szállitási ár- és fuvardijszabások, valamint a személy- és áruforgalom iránti határozatok azon időközben, a melyre kibocsáttattak, gondosan szem előtt tartandók; különösen a meghatározott indulási órák és menetidő — ha ezt előre nem látható és el nem háritható nehézségek nem gátolják, — pontosan megtartandók; végre az áruk szállitására megállapitott szállitási idő, a

mennyiben előre nem látható és el nem hárítható akadályok nem keletkeztek, pontosan megtartandó.

A fölvett tárgyak azon rendben, a melyben föladattak — a nélkül, hogy valamely félnek elsőbbség adatnék — valósággal el is szállitandók.

6. §. A szállitási időre vonatkozólag a sebességnek nem szabad nagyobbnak lennie annál, mint a mely mellett a személyek szállitására szolgáló vonatok 7 mértföldet (egy mértföldet 4000 bécsi ölével számitva, és azon vonatok, melyekkel csupán terhek szállitandók, 5 ilyes mértföldet haladnak egy óra alatt.

A sebességnek ezen legmagasb mértéke azonban alább szállitandó, ha ezt a pálya, vagy valamely pálya-darab viszonyai átalában megkivánnák, vagy ha különösen egyes meneteknél előforduló események ezen mérséklést parancsolnák. (33. §.)

Azon esetek, melyekben a sebesség mérséklendő, az üzleti személyzet elibe a szolgálati szabályokban pontosan kijelölendők.

Az álladalmi kormány egyébiránt az ezen legnagyobb menetsebességet tárgyazó intézkedésekbeni változtatások megtételét (és pedig vagy átalában, vagy valamely külön pályára nézve) magának föntartja, ha ily változtatás, tekintettel a szerzett tapasztalatokra, a felső épités alkotása és a gépészet körül előmenetelekre és bizonyos mozdonyok minőségére, tanácsosnak és kivánatosnak bizonyulna.

A rendes üzletű vasutak forgalmi szolgálatára vonatkozó szabályok alapelvei 20. czikk 106. pontja által e szakasz némi változást szenvedett, ezen pont szerint ugyanis:

»Törvényszerüleg a legkedvezőbb körülmények között sem szabad a személyvonatoknak óránkint 80 és a tehervonatoknak óránkint 40 kilométernél nagyobb sebességgel közlekedni.

Az előirt legrövidebb menetidőnél gyorsabban haladni nem szabad, söt késedelem esetében is csak akkor szabad a

késedelmet helyrehozni, hogy ha a pálya, az épitmények és a forgalmi eszközök állapota a gyorsabb menetet megengedik.

Ezen szabály alól egyetlen kivételt a bizottsági próbamenetek képeznek, melyek a megengedett legnagyobb menetsebességnél sebesebben is közlekedhetnek».

A helyi érdekü vasutak tekintetében a menetsebességet a helyi érdekü vasutakra vonatkozó forgalmi szolgálati szabályok alapelvei megszorítják. Ezen szolgálati szabályzat 20. czikkének intézkedései a következők:

95. A legnagyobb menetsebességet minden egyes helyi érdekü (másodrendü-, mellék-) vasutra a közlekedési miniszterium állapitja meg.

96. Tolt vonatokkal, azaz oly vonatokkal, melyek élén vonó mozdony nincs és annak végén toló mozdony alkalmaztatik, a folyó pályán nagyobb sebességgel, mint óránkint 15 kilométer, közlekedni nem szabad.

Sorompókkal el nem látott utátjárók előtt, hol a kilátás akadályozva van, oly menetsebesség tartandó be, mely mellett a vonal 100 méter távolságra megállitható.

7. §. A menetrend és dijszabások, valamint a személy- és árforgalom iránti határozatok megváltoztatásai, hatályba léptök előtt 14 nappal közhirré teendők.

A fölvételnek előre nem látott események miatt netalán egy időre szükséges, egész vagy részleges bezárása is kihirdetendő.

8. §. A vaspályavállalatok kötelesek mindazon személyeket, kik a fölvételi föltételeket teljesitik, és a megállapitott föltételek alatt a pályának átadott minden tárgyakat, — amennyiben azt az üzleti eszközök lehetővé teszik és egészen előre nem látható és el nem hárítható háboritások be nem következnek, — kellő időben valósággal el is szállitani.

9. §. Csupán azon személyek, kik részeg állapotban vannak, az illedelem megsértése által az együttutazóknak botrányt okoznak, a felügyelő és kisérő személyzet biztonsági tekintetek által parancsolt rendeleteiknek magukat alávetni nem akarják, vagy a kik valamely veszélyes betegségnek szembetünő külső jeleivel terhelvék, vagy kiknek álla-

pota az együtt utazóknak kétségkivül terhére válnék, rekeszthethetnek ki a fölvétel s illetőleg a továbbszállitás alól.

Egyébiránt a vállalatok szabadságára hagyatik, az utóbb emlitett két osztálybeli egyéneket is elszállithatni, ha az elszállitás elkülönitett férhelyekben és szükség esetében felügyelet alatt történik.

10. §. Bünhönczök, fogságba vagy őrizet alá tett, vagy rendőri felügyelet alatti személyek, az ezeket kisérő felügyelőszemélyzettel együtt mi módon szállitandók a vaspályákon, külön törvényes szabályok által fog meghatároztatni.

A m. kir. közmunka- és közlekedési miniszternek 1872. deczember 21-én kelt 16337. sz. rendelete értelmében a vasuttársulatok kötelesek a fegyenczeket és tolonczokat elkülönitett kocsiosztályokban szállitani. A fegyenczszállitás az illető állomási főnöknek legalább 24 órával előbb bejelentendő.

11. §. Minden pályaudvarban és minden fölvételi állomásokon a fölvételi helyiségekben az utazók számára kellően lapozott, az üzleti igazgatóságnak az egyes lapokon áthuzott zsinegre nyomott pecsétjével ellátott panaszkönyvek kiteendők, a melyekbe az utazók által netaláni panaszuk, a panaszló nevének, állásának és lakhelyének előadása mellett beigtathatók.

12. §. A vaspályavállalatoknak gondoskodniok kell a felől, hogy a szállitás végett átvett jószágok szállitás közben minden káros befolyásoktól megóvassanak.

Tüzmüvészeti testek, durranókészitmények, lőpor és szétpattanó anyagok a személyvonatokkali szállitás alól kirekesztvék.

Hasonlóan lőkupakok, dörzs- és gyufák és egyéb, dörzsölés által könnyen gyuladó anyagok, továbbá oly folyadékok, melyek kifolyas által, és átalában oly tárgyak, melyek minőségöknél fogva

más tárgyakra nézve ártalmasak lehetnének, csupán az ezek iránt kiszabott különös elővigyázatok megtartása mellett és csak kivételképen szállithatnak a személyvonatokkal. Ezenkivül az ily tárgyak szállitása csupán a tehervonatokkal engedtetik meg: ezen tárgyak pontos bevallás mellett, más tárgyaktól elkülönitve és saját fuvarlevelekkel adandók fel, és szállitásuknál átalában minden szükséges elővigyázatok szem előtt tartandók.

Az üzletszabályzat 22. §-a értelmében vadászoknak és közszolgálatban álló egyéneknek szabad a személykocsikban is kézi lőszerkészletet magukkal vinni. A lőfegyver csöve lefelé tartandó.

13. §. Töltött fegyvereket rendszerint senkinek sem szabad semmiféle ürügy alatt magával vinni, vagy különben a pályán szállitani. A kalauzok a valaki által föladott vagy magával vitt fegyverek megvizsgálására följogositvák.

Katonaszemélyek, csendőrök vagy egyéb biztonsági személyek szállitásánál, melynél, a legénység más utazókkal együtt ugyanazon egy kocsiban szállitandó, a legénység parancsnoka által közvetlenül a beszállás előtt, egy üzleti hivatalnok jelenlétében, a puskavesszőnek a puskacsőbe való eresztése által azon meggyőződés nyujtandó, hogy a fegyverek nincsenek megtöltve.

Nagyobb katonai szállitásoknál pedig, melyekre nézve saját vonatok, vagy legalább egészen elkülönzött kocsik rendeltetnek, az üzleti személyek részéről a fegyverek töltött vagy töltetlen állapotának megvizsgálása nem sürgetendő, és egészen az illető katonai hatóság rendelkezésére bizandó, hogy az ily szállitmányok fegyverei a vasutoni menetközben mily állapotban legyenek.

Ezen szakasznak a fegyverek megvizsgálását körüliró intézkedése a hátultöltő fegyverekre nézve elavult.

e) Hivatalnokok és szolgák utasitása.

14. §. Ezen utasitásoknak, melyekkel a pályaüzlet kezelésére alkalmazandó hivatalnokok és szolgák (3. §.) ellátandók, minden pályaudvarban, és minden fölvéti állomáson mindenki általi megtekinthetés végett készen kell lenniök.

15. §. A pályavállalat alkalmazottjainak, kik a közönséggel érintkeznek, ez iránt mindig illedelemmel és szerénységgel kell viseltetniök.

Mind azok, kik a pálya fölötti őrködésre hivatvák, mind pedig azok is, kik a közönséggeli érintkezésre rendelvék, a szolgálatot mindig szolgálati ruházatban vagy valamely megkülönböztető jellel ellátva kötelesek tenni.

f) Üzlethäboritások és balesetek.

16. §. Ha természeti vagy más rendkivüli események által a közlekedés szabályszerü volta háborittatnék, vagy a forgalom egészen félbeszakittatnék, az üzletigazgatóságok kötelesek gondoskodni arról, miszerint a lehető legnagyobb gyorsasággal a kellő eszközök használtassanak s a háboritás vagy félbeszakadás okának elháritására alkalmas intézkedések megtétessenek, és a háboritás vagy fönakadás lehetőleg megröviditessék.

Ha ily eseményeknél a körülmények olyanok, hogy a posta vagy utazók szállitása a pályán darabonként nem eszközöltethetik, ugy az üzleti igazgatóságok mennyire lehet a posta és utazók másmódoni elszállitásáról kötelesek gondoskodni.

Mennyiben légyen helye ily esetben a lefizetett vitelbér visszafizetésének, és ki által viseltessenek a továbbszállitással járó költségek, a fölvételi határozatok és ezen törvénynek az üzleti vállalatok kezességét tárgyazó szabályai szerint itélendő meg.

17. §. Az üzleti vállalatok és igazgatóságok kötelesek, a balesemények eltávoztatása és megelőzése végett, az üzletnél a tapasztalás és tudomány által nyujtott minden eszközöket fölhasználni.

18. §. Ha mind e mellett is valamely szerencsétlenség történik, a pálya alkalmazottjai szigoru felelősség terhe alatt kötelezvék, a szerencsétlenül jártaknak lehetőkép szükséges segélyt nyujtani, és minden eszközöket fölhasználni arra, hogy a történt baj és ennek további elterjedése lehetőleg megakadályoztassék.

g) Kezesség.

19. §. Az üzleti vállalatok a saját, vagy hivatalnokaik és szolgáik hibája által a személyeken és tárgyakon történt sérülésekért kezeskednek.

1. az elvállalt kötelezettség értelmében, és az ezen kezesség iránt fönálló különös törvényes rendeletek szerint;

2. ezeknek hiányában az általános polgári törvénykönyvnek kárpótlást tárgyazó határozatai szerint.

20. §. Az üzleti vállalatok mindazon épitkezések föntartása és helyreállitásaért kezeskednek, melyek az illető közigazgatási hatóságok itélete szerint utakon, hidakon, átjárásokon, átkeléseken, bekeritéseken sat. vagy más épitményeken a pálya alkata és üzlete által szükségessé váltak.

h) A mozdonyok minősége.

21. §. A vasutakon használandó mozdonyokat csak akkor szabad az üzletre alkalmazni, miután ezek a főfelügyelőség (75. §) és a biztonsági hatóság hivatalnokaiból, s az utóbbi által meghivandó müavatottból álló bizottmány által mütani rendőri vizsgálat alá vétettek, és ezen vizsgálat következ-

tében alkamasoknak találtattak. Átalában a mindenkori átalános biztonsági határozatok tartandók szem előtt.

i) Személy- és málha-kocsik.

22. §. Minden személykocsiknak megfelelő rugókkal és ruganyos taszitó labdákkal, a legcsekélyebb osztályban is ablakokkal ellátva, belülről nagy nehézség nélkül kinyithatóknak, oly kocsiknál azonban, melyeknek hosszában vannak ajtók alkalmazva, kettős zárral kell elzárva lenniök.

Éjjeli- vagy más sötétségben történő meneteknél, minden személykocsik belseje kellően kivilágitandó.

23. §. Minden málhakocsin, ennek saját sulya, valamint azon suly, melylyel ezt megterhelni szabad, láthatóan és tartósan megjelölendő.

24. §. A szállitókocsiknak minden menet után történendő szabályszerü megvizsgálásán kivül az üzletigazgatóságok a szállitókocsik időszakonkénti megvizsgálására — melynél a kerekek és alapok is leveendők, — és e felől oly lajstromok vezetésére kötelezvék, melyekből a történt vizsgálat ideje, e kocsik mindenkori állapota és a tett javitások világosan láthatók legyenek.

E végre minden kocsi egy rendszámmal megjelelendő.

k) A vonatok összeállitása.

25. §. Kedvező földtéri viszonyok mellett is a tehervonatsebesség alkalmazásánál 200-, a személyvonatsebesség alkalmazásánál pedig 100-nál több tengelynek egy vonatban lennie nem szabad.

A rendes üzletü vasutak forgalmi szolgálatára vonatkozó szabályok alapelvei 14. czikk 85. pontja értelmében személyvonatokba 100, tehervonatokba pedig 200 tengelynél többnek törvényszerüleg nem szabad beosztatni. Ezen ten-

gelyek számába a vonat működő mozdonyának tengelyei nincsenek bele számitva.

A vasuti rendtartás 25. §-a tehát ezen intézkedés folytán változást szenvedett, mert mig ott a vonatsebesség az irányadó, addig a szolgálati szabályzat értelmében egyedül az veendő figyelembe, hogy az illető vonat személyvonat-e avagy tehervonat.

A helyiérdekü vasutaknál az egyes vonalrészeken közlekedő vonatoknál megengedett legnagyobb tengelyszámot a vasuti főfelügyelőség állapitja meg.

26. §. Minden vonatnál, tekintettel a pálya lejtősségére és a vonat megterhelésére, erőteljesen ható ajazókészületeknek a szabályszerüleg meghatározott számban kell létezniök.

27. §. A személy- és teherkocsik minden vonatnál a biztosság tekintetbe vételével czélszerüen sorozandók. A gép és az első személykocsi közé legalább is egy kocsi helyzendő személyek nélkül.

A vonat összeállitása után az mindannyiszor utasitásszerü vizsgálat alá veendő.

Hosszu fának személyekkel ugyanazon vonatban soha sem szabad szállittatni.

Ezen szakasz utolsó bekezdése a rendes üzletü és helyi érdekü vasutakra vonatkozó szolgálati szabályzat 71. és 72., illetve 68. pontjai által változást szenvedett, amennyiben az ezen pontokban körülirt feltételek mellett a szálfa szállitása személy- és vegyes vonatokon is megengedhető.

A rendes üzletü vasutak forgalmi szolgálatára vonatkozó szabályok alapelvei illető pontjai a következők:

71. Szálfát, mely hosszasága miatt egy kocsin el nem fér, vegyes- és személyszállitó tehervonatokkal csak kivételesen akkor szabad szállitani, ha az nap, melyen a szálfa szállitandó, áruk hiányában tehervonat nem lenne inditható. Ily esetben azonban a szálfával rakott kocsinak mindig a személyszállitó kocsik mögé oly módon kell besorozva lenni, hogy ezektől legalább három fedett teherkocsi vagy oly nyitott kocsi által legyenek elválasztva, melyeknek oldalai vagy rakományai a szálfa-rakománynál magasabbak, az ilynemü vonatnak pedig óránkint 35 kilométernél sebesebben nem szabad haladni.

72. Szálfával rakott kocsik minden vasutnál lehetőleg a vonat végére sorozandók.

A helyi érdekü vasutakra vonatkozó forgalmi szolgálat alapelvei illető pontja a következő:

68. Szálfa, mely hosszaság miatt egy kocsin el nem fér, személyszállitó kocsik elé csak oly feltétel alatt sorozható, ha a hosszfával megrakott kocsik közvetlenül vannak kapcsolva. A személykocsik és a szálfakocsik elválasztására egy kocsinak közbehelyezése elegendő; ennek vagy fedett, vagy oly nyitott kocsinak kell lenni, melynek homlokfalai avagy a rajta levő rakomány magasabbak a szálfarakománynál.

28. §. A dolgozó gépnek, a szükség eseteit kivéve, mindig a vonat élén kell lennie. Ellenkező csak szükség esetében történhetik, hanem akkor a 6-ik §-ban megjelölt sebességnek legfölebb is csak felét szabad alkalmazni.

29. §. A szerkocsinak (Tender) a mozdonyt rendszerint nem szabad megelőznie, és ez kivételképen csak akkor történhetik, ha valamely megérkező vonat elibe segélymozdony küldetik: továbbá munkavonatoknál, pálya-vizsgálatoknál, pályaudvarokban, és a mozdony-katlan fütésénél.

Azon szabálytól, hogy a mozdonynak a vonat élén kell állni és hogy a szerkocsinak a mozdonyt megelőzni nem szabad, a forgalmi szolgálatra vonatkozó szabályok alapelvei 56. pontja értelmében a következő esetekben szabad eltérni.

a) tolatásoknál a pályaudvarokon;

b) helyi emelkedéseken toló mozdonyoknál;

c) segély- és próba-meneteknél;

d) vonatoknál, melyeknek a vonalról vissza kell térni, ha olyan szerkezet nem találtatnék, melylyel a mozdonyt megforditani lehetne.

A vonatok ezen kivül különös helyi viszonyoknál és rövid helyi vonalokon is közlekedhetnek forditott mozdonynyal, erre azonban a főfelügyelőség engedélye kikérendő.

30. §. Különös engedelem nélkül a mozdonyon, az arra szolgálatból hivatott személyzeten kivül, utazni senkinek sem szabad.

31. §. Szállitókocsinak a jég megtörése, vagy hóekének a hó eltakaritása végetti előre tolása, közvetlen oly vonatokkal egybekapcsolva, melyekkel személyek szállittatnak, tilos.

l) Elővigyázatok a menetnél.

32. §. Ha egy állomástól több vonat indul el egymásután ugyanazon irányban, a személyvonat a málhavonatot csak 15 percz mulva, a személyvonat a személyvonatot csak 10 percz mulva, a málha vonat a személyvonatot csak 5 percz mulva követheti, a megelőző vonat elindulása után.

Szintugy a vonatoknak menetközben 500 ölnél kisebb távolságra egymáshozi közelitése tilos.

A pályaőrök különösen kötelesek ezen köznek helyes megtartását eszközölni.

A forgalmi szolgálati szabályzat alapelvei 21. czikke által a jelen szakasz intézkedései módositást szenvedtek.

A 21. czikk pontjai a következők:

107. Ha valamely állomásról ugyanazon irányban több vonat indul egymás után, az esetben oly vonat, melynek az előtte közlekedővel egyenlő vagy kisebb sebessége van, amannak elindulásától számitandó 10 percz mulva indítható el, ha pedig egy sebesebben közlekedő vonatot követ, már 5 percz mulva is elindítható.

Ezenkivül a vonatoknak egymás után való elinditásánál figyelembe veendő, hogy a két vonatnak a legközelebbi állomáson való megérkezése között legalább 5 percznyi időköz legyen.

Az előre inditott vonatra nézve mindig a rendes menetidő, az utána következőre nézve pedig, ha az rendes, szintén a rendes, ha pedig elkésett, a legrövidebb menetidő veendő a számitás alapjául.

108. Kivételesen a következő vonat a fentebbi határozmányokban foglalt időköznél előbb is elindítható, ha az állomás táviratilag értesittetett, miszerint az előre ment vonat a legközelebbi állomásra már megérkezett.

109. Ha a vonatnak a pálya szabaddá tétele végett előre küldött hóekét kell követni és tartani lehet attól, hogy a szabaddá tett vonal még a vonat közlekedése előtt ismét

járhatlanná válhatnék, a jelzett időközök megszünnek mérvadók lenni és a vonat, a biztonsági rendszabályok fokozott mérvben való alkalmazása mellett, a hóeke után előbb is indulhat.

(A 32. §. második és harmadik bekezdése a forgalmi szolgálati szabályok 107. pontja folytán gyakorlati jelentőséggel nem bir.)

33. §. Azon esetek, melyekben valamely vonatnak átalában megengedett menetsebessége czélszerüen mérséklendő, vagy valamely vonat egészen megállitandó, az utasitásban határoztatnak meg.

34. §. Az elveszett időt a sebességnek netalán a 6. §. emlitett mértéken tuli szaporitása által helyrehozni tilos.

35. §. Ha a pályának kettős járható vágánya van, ugy a vonatok által mindig a vonat irányában jobbról létező vágány használandó.

Ezen rend szigoruan fenntartandó. Kivételnek csak akkor van helye, ha a pályán levő vonat által segélygép hivatik.

A forgalmi szolgálati szabályzat 30. czikk 163. pontja e tekintetben következőkép intézkedik: »Kettős vágányu pályán az egy és ugyanazon irányba közlekedő vonatoknak mindig ugyanazon vágányon kell haladniok; mely helyes vágánynak neveztetik.«

36. §. Ha a pályának csak egy vágánya van, és csak a kitérés végett, van kettős vágánydarabbal ellátva, ugy mindig azon vonat, melytől a mellékvágány jobbra esik, köteles ezen menni, mig a másik vonat a fővágányon marad.

Ez alóli kivételek csupán az állomások kitérésein, a pályaőröknek adandó különös szabályhoz képest engedhetők meg.

37. §. A különvonatok akként rendezendők el, hogy ezek által a szabályszerü személyvonatok menete ne zavartassék. Az ily különvonatok meneteléről ezek elindulása előtt minden pályaőrök értesitendők.

38. §. A pályán közlekedő egyes gépek, a megállapitott menetsebességre (6. §.) nézve is rendszerint mint külön vonatok kezelendők.

Kivételeknek ez utóbbi tekintetben, csupán a gépek bizottmányi próbálásainál lehet helye.

39. §. A vonat fölötti őrködésre rendelt kisérő személyzetnek menet közben, a vonat fölötti hatályos őrködés és a jelek megismerhetése végett, alkalmas hely adandó.

40. §. Minden nagyobb állomáson egy könynyen látható, sötétben kivilágitandó órának kell lennie. Minden pályaőrház egy szabályóra szerint igazitandó órával ellátandó.

Minden szolgálatban levő mozdonyvezető ekkép szabályozott zsebórát köteles folytonosan magánál hordani.

m) A pálya fölötti őrködés és jelek.

41. §. A pálya ott, hol szerencsétlenségek meggátlása végett a hatóság által különösen kiszabatik, kellően bekeritendő.

Az átmenetek a legközelebb fekvő pályavágány közepétől legalább is 12 lábnyi távolságra, erős sorompókkal ellátandók.

Legalább is 5 perczczel a vonat megérkezése előtt, az ut átmenetek sorompói bezárandók.

10 perczczel a vonat várt megérkezése előtt nyájat a pályán többé keresztülhajtani nem szabad.

Mennyiben kell a pályákoni átmeneteket ki is világitani, a helyviszonyokhoz képest külön fog megállapittatni.

42. §. A pályának megvizsgálása és a vágányváltakozások fölötti őrködés, a pályaőrök által, egy utasitás értelmében teljesitendő.

43. §. Minden vonat, melyet rövid idő mulva más vonat követend, az ezen körülményt kitüntető jellel látandó el.

44. §. A pálya, a vonatról könnyen megismerhető osztályjelekkel látandó el. Épen ugy az esések váltakozási pontjain oly jelek állitandók föl, melyeken a magasságoknak a hosszaságokhozi aránya tisztán látható.

45. §. Azon darabok, melyeken a 6. §-ban megállapitott legnagyobb sebességgel soha, vagy csak időnként szabad járni, mint ilyenek kétségtelen, a vonatról könnyen megismerhető jelekkel megjelölendők.

46. §. Minden sötétben járó vonatra kivülről lámpások alkalmazandók, amelyek mind a vonat irányának megismerhetését, mind pedig a vonat valamely része elválásának, a vonatszemélyzet általi könnyü észrevételét lehetővé teszik.

47. §. A mozdonyok minden mozgásairól a pályán kellő jel adandó.

A munkavonatok kötelesek legalább is $^1/_4$ órával valamely más vonat várt legkorábbi megérkezése előtt az ez által használt vágányt odahagyni.

A forgalmi szolgálati szabályzat 34. czikk. 181. pontja szerint »a munkavonatnak azon vonalszakaszon, melynek nyilt pályáján elfoglalva vannak, a vágányt a kellő időben olykép kell elhagyni, hogy a szembejövő vonatnak a keresztező állomásról való elindulása előtt oda legalább 5, megelőző állomásra az után jövő vonat legkorábbi megérkezése előtt legalább 15 perczczel megérkezzenek.

Ha a munkavonatnak valamely találkozást a kavicsbányában vagy mellékvágányon kell bevárni, ennek a megfelelő menetrendben kitüntetve kell lenni.«

48. §. Az átmenő vonatok számára oly váltakozások, melyek mellett, ha nem helyesen alkalmazvák, a vonatok a vágányból könnyen kijöhetnek, meg nem engedhetők.

Az átmenő vonatok váltakozásaira oly jelek alkalmazandók, melyek által mind nappal, mind

sötétben meg lehessen ismerni, hogy melyik vágány van megnyitva a jövő vonat számára.

49. §. Oly intézkedések teendők, miszerint a vonatot kisérő személyzet és gépvezető között minden időben biztos közlekedés és az 50- egész bezárólag 54. §§-ban elősorolt jeladás megtörténhessék.

50. §. A pályaőröknek a közelitő vonat számára kétségtelen módon jelt kell adniok az iránt:

a) hogy a pályáni biztos menetet semmi akadály nem gátolja;

b) hogy lassan kellessék menni, vagy

c) egészen megállapodni.

51. §. A vonatot kisérő személyzetnek a megállapodásra vagy lassu menetre jelt kell adhatnia.

52. §. A mozdonyvezetőknek a figyelésre, az ajazóvas meghuzására s megeresztésére jelt kell adhatniok.

53. §. A pálya hosszában mind a két irányban jelt kell adhatni legalább is az iránt, hogy a vonat el ne induljon, hogy a vonat a legközelebbi állomásról elindult, és hogy segélygép jőjjön.

54. §. A fennebbi §§-ban érintett minden jeleket, még ha táviró nem léteznék, vagy ez háboritva lenne is, kell, hogy adni lehessen.

B. Az álladalmi pályáknál alkalmazott hivatalnokok és szolgák kötelességei.

a) A pályának az álladalmi hatóság általi közvetlen üzleténél.

55. §. Azon álladalmi pályák hivatalnokai és szolgái, melyek üzlete közvetlenül az álladalmi hatóság által vezettetik, ez által pontos szolgálati szabályokkal láttatnak el. Ők ezen törvény szigoru meg-

tartásaért átalában, és szolgálati szabályaik megtartásáért különösen felelősek.

Ezen utasitásnak minden elhanyagolása vagy áthágása, a fegyelmi (D. szak.) vagy büntető birósági, avvagy egyszerre mind a két utoni fennyitést vonja maga után. Ezenfölül az utasitást áthágója még minden ez által okozott károkért is felelős marad.

Az alkalmazott hivatalnokok és szolgák kötelesek arra minden elővigyázatot és figyelmet forditani, hogy az üzlet teljes rende, szabályszerüsége és biztonsága föntartassék és a balesetek megelőztessenek, ha ezek iránt a szolgálati szabályban egyenkénti intézkedés téve nem volna is.

56. §. Az álladalmi hatóság közvetlen üzlete alatti pályáknál alkalmazottaknak, az álladalmi hatósághozi egyéb viszonya, külön szolgálati rendtartás által fog szabályoztatni.

b) Az üzlet bérbeadásánál.

57. §. Ha az álladalmi pályáknál az üzlet nem közvetlenül az álladalmi hatóság által vezettetik, hanem ezen üzlet ellátása valamely magánszemélyre, vagy magánegyletre bizatik, ezen magánszemélyt vagy magánegyletet (az államhatósághozi netaláni szerződési viszony sérelme nélkül) valamint az ezen magánszemélyek vagy egyletek által alkalmazott hivatalnokokat és szolgákat a pályaüzletre nézve mindazon kötelezettségek illetik, melyek ezen törvény által átalában, és a következő (C) szakaszban különösen a magán-vaspályavállalatokra és az ezek által alkalmazott hivatalnokok és szolgákra ruházvák.

C) A magán-vaspályavállalatoknak és ezek hivatalnokai és szolgáinak kötelességei.

a) Az engedély kieszközlése.

58. §. Mi módon eszközöltessék ki az engedély valamely magánvaspályára, mit kellessék erre nézve kimutatni és teljesiteni, mily körülmények között légyen szabad e végre egyletnek átalában és részvényegyletnek különösen alakulnia; a vaspálya-engedélytörvényben, továbbá az egyletekről átalában és a részvényegyletekről különösen szóló törvényekben van közelebbről előadva.

b) Igazgatóság fölállitása.

59. §. A vaspályaüzletre kellően följogositott minden magánegylet köteleztetik ezen üzlet vezetése végett egy saját igazgatóságot fölállitani, s az ezen igazgatóságot képező személyeket, valamint azokat, kik az egylet nevébeni czimaláirásra fölhatalmazvák a cs. k. kereskedelmi-, ipar- és középitészeti miniszteriumnak, valamint azon helytartónak, melynek kerületében a vaspálya, vagy vaspályadarab létezik, tudtára adni. Erre az egylet minden ebbeli változásnál is köteleztetik.

60. §. Az igazgatóság, az álladalmi hatóság és közönség irányában ugy jelenik meg, mint az egylet fölhatalmazottja, mely ezen igazgatóság minden cselekvényeiért és mulasztásaiért polgárjogilag felelős.

Ezenfölül ezen igazgatóság tagjai a vaspályaüzletre vonatkozó minden cselekvényekért és mulasztásokért még személyesen is felelősek.

c) A hivatalnokok és szolgák nyilvánságban tartása.

61. §. Minden vaspályavállalat és illetőleg ennek igazgatósága köteles a vaspályánál alkalmazott min-

den hivatalnokok és szolgák pontos névjegyzékét, — melyre nézve a mintázat az államigazgatóság által ki fog adatni, — minden rovatok pontos és biztos betöltése mellett a cs. kir. kereskedelmi-, ipar- és középitészeti miniszteriumnak és azon korona-ország helytartójának, melyben a vaspálya-darab létezik, előterjeszteni, és hasonlókép az ezen hivatalnokok és szolgák személyzeti létszámában előforduló minden változást, a kereskedelmi-, ipar- és középitészeti miniszterium által megállapitandó határidőkben, ezen miniszterium és a helytartó tudomására juttatni.

d) Ezen hivatalnokok és szolgák utasitásai és kötelességei.

62. §. Az üzleti személyzet különböző osztályai szolgálati szabályokkal és utasitásokkal ellátandók, melyekben az őket illető kötelességek és a rend megtartását, az üzlet szabályszerü és biztos voltát tárgyazó, zsinórmértékül kiadott szabályok pontosan és körülményesen kijelölendők.

Nemkülönben egy saját szabály bocsátandó ki azon tulajdonok iránt, melyek az egyik vagy másik szolgálati állomásra megkivántatnak.

Ezen szolgálati rendeletek és a most emlitett szabályzat az üzleti vállalat által még behozataluk előtt (az ezen törvény kibocsátásánál már behozott szolgálati szabályok és utasitások pedig ezen törvény közzététele után egy hónap alatt) az álladalmi kormány elibe terjesztendők, és az ez által köztekintetekből netalán tett emlékeztetések megtartandók és követendők.

63. §. Az álladalmi kormány közvetlen üzlete alatti álladalmi vaspályák üzleti személyei elibe a rend föntartása és helyreállitása és az üzlet biztossága, valamint a balesetek elháritása végett az 55. §§-ban kitüzött szabályok, a magánvaspályák-

nál (és a magánszemélyek üzlete alatti álladalmi pályáknál) alkalmazott hivatalnokok és szolgákra nézve is érvényesek.

Nemkülönben az 55. §. értelmében ezen hivatalnokok és szolgák minden szolgálati hanyagságért vagy az utasitás és ezen törvény megszegéseért szigoruan megfenyitendők, s ezen fölül még minden ez által okozott károkért felelősek maradnak.

e) Számvitel.

64. §. A magán-vaspályavállalatok kötelesek igazgatásuk minden része iránt pontos és világos számadást vezetni, ebben a cs. kir. kereskedelmi, ipar- és középitészeti miniszteriumtól köztekintetekből hozzájuk érkező utasitásokat megtartani, valamint az ezen miniszterium által különösen evégre megbizott küldötteknek ezen számadások, valamint minden, bármely nevet viselő üzleti irományok és könyvek megszemlélését megengedni, és az ezek által netalán igényelt minden kimutatásokat előterjeszteni és fölvilágositásokat adni.

f) Adófizetés.

65. §. A magán-vaspályavállalatoktól, vagy az erre forditott tőkék-, földek- és épületektől adó, bélyeg avagy másféle adózás mennyiben fizetendő, az ebbeli adószabályokban állapittatik meg.

g) Menetrend, dijszabások és fölvételi föltételek.

66. §. A magán-vaspályavállalatok kötelesek az általuk megállapitott menetrendet, a személy- és áruforgalmi dijszabásokat és határozatokat (4. §.) kihirdetésök és megváltoztatásuk előtt mindig az álladalmi kormány elibe terjeszteni.

Különösen, tekintettel a fönálló jogokra, az álladalmi kormányt illeti azon jogozat, miszerint köztekintetekből, a tulcsigázott követeléseket a dijszabási tételekben mérsékelhesse, a menetrendet, a más vaspályákhozi csatlakozás figyelembe vételével, szabályozhassa, és az üzleti eszközök minőségét megállapithassa.

67. §. A mi a 66. §-ban a dijszabásról átalában rendeltetett, az a magán-vaspályavállalatok által megállapitandó biztositási és más mellékilletményekre nézve is érvényes.

h) A posta szállitása.

68. §. A vaspálya-vállalatok a postának ingyen szállitására kötelezvék.

Ezen szállitás módozatai, tekintettel a fenforgó körülményekre és időviszonyokra, a cs. kir. kereskedelmi, ipar- és középitészeti miniszterium által fognak megállapittatni.

A postaintézetnek jogában áll saját postakocsikat használni, és ezeknek, valamint a postaküldeményeket kisérő szolgák és hivatalnokoknak ingyen szállitását, s ezen kocsiknak a vaspályavállalat férhelyeibeni kellő megóvását és az azokrai felügyelést a vaspályavállalattól követelni.

Az 1880: XXXI. t. cz. 4. §-ának b) pontja értelmében a helyi érdekü vasutak a posta ingyenes szállitásának kötelezettsége alól felmentetnek; ha azonban az ily vasutakon rendes napi közlekedés lép életbe, a postaszállitásért a postaigazgatóság és a vasuti vállalat közt egyezségileg megállapitandó mérsékelt dij fizetendő.

i) Katonaszállitmányok.

69. §. Ha katonák vagy katonai ingóságok szállitására a vaspálya használtatik, ugy a vállalat köteles, valamely országos katonai hadtest- vagy

még magasabb katonai parancsnokság, avagy a cs. kir. hadügyminiszterium rendeletére, a katonai kormánynak minden e végre alkalmas üzleti eszközöket, kölcsönös értekezletben megállapitandó kellő kárpótlás mellett (melynek azonban a szokott dijszabási árakat fölülhaladnia nem szabad), azonnal és minden másnemü szállitások előtt, rendelkezése alá bocsátani.

Ha ez által a rendszerinti vonatok menete félbeszakadna, ugy a posta a katonaszállitmányi vonattal szállitandó.

k) Ostromállapotban és hadiidőkben.

70. §. Ostromállapotban valamint hadiidőkben az erre hivatott katonai hatóságnak jogában áll, amennyiben azt hadi vagy egyéb katonai tekintetek parancsolnák, a pályaüzletet kellő kárpótlás mellett egészen vagy részleg katonai czélokra használni, vagy meg is szüntetni.

D. Felügyelet és ellenőrködés.

1. A pályaigazgatóság részéről.

71. §. A pályahivatalnokok és szolgák fölötti közvetlen felügyelet magát a pályaigazgatóságot illeti.

Ennek kötelessége a fölött őrködni, miszerint minden hivatalnokok és szolgák utasitásaikat pontosan megtartsák, kötelességeiket hiven teljesitsék, hogy az üzlet biztos és rendes folyama végett kibocsátott törvényes szabályok kellően megtartassanak.

72. §. Az igazgatóság ezen kötelezettség teljesitéseért felelős.

Az igazgatóságnak azonban jogában áll a kötelességöket megszegő hivatalnokok és szolgákra

az ebbeli szolgálati szabályok- és utasitásokhoz képest rendtartási és fegyelmi büntetéseket is szabni.

2. *A főfelügyelőség részéről.*

73. §. A vaspályaüzlet biztos és rendes voltának föntartása végetti felsőbb felügyelet és ellenörködés (még pedig mind álladalmi, mind magánvaspályáknál) egy e végre felállitandó vaspályai főfelügyelőség (egy főfelügyelő és az alája rendelt biztosok) által gyakoroltatik, kiknek hatásköre egy külön szolgálatutasitás által van meghatározva. Ezen főfelügyelőség közvetlenül a cs. kir. kereskedelmi-, ipar- és középitészeti miniszterium alatt áll.

A közmunka- és közlekedésügyi m. kir. miniszternek 559/ eln. szám alatt 1884. évi márczius hó 14-én kibocsátott körrendelete szerint a m. kir. vasuti főfelügyelőség 1884. évi április hó elsejével legfölsőbb elhatározás alapján feloszlatott, annak az államvasuti épitkezések vezetésére vonatkozó teendői a m. kir. államvasutak igazgatóságára, a vasuti forgalom biztonságának, rendességének és szabályszerüségének ellenőrzésére vonatkozó teendői pedig a közmunka- és közlekedési m. kir. miniszterium III-ik szakosztálya 4-ik ügyosztályára bizatott.

A vasuti főfelügyelőség ujjászervezése alkalmával kibocsátott utasitás intézkedései a következők:

1. §. Ő császári és Apostoli királyi Felségének 1883 évi szeptember hó 8-án kelt legmagasabb elhatározása alapján, a m. kir. vasuti főfelügyelőség jelen szervezetével 1884. évi április hó 1-én feloszlattatik, és annak épitészeti része a m. kir. államvasutakhoz áthelyeztetvén, az üzleti rész, mint 4. ügyosztály, a miniszterium III. (vasuti) osztályához csatoltatik.

2. §. Az emlitett naptól kezdve tehát a kebelbeli III. szakosztály 4-ik ügyosztálya képezi a »m. kir. vasuti főfelügyelőség«-et, mely alább előadott szervezetével és felsorolandó teendőivel az eddig fennállott vasuti főfelügyelőség helyébe lép, és mint ilyen közvetlenül a m. kir. közmunka- és közlekedésügyi miniszterium alá rendelt külön hatóságot képez, pecsétjén és hatósági levelezésein a »magyar királyi vasuti főfelügyelőség« felirattal.

Ugyanezen czim alatt intézendők ahhoz a levelezések és a hatásköréhez tartozó egyéb beadványok.

3. §. Ezen m. kir. vasuti főfelügyelőség főnöke a miniszterium III. szakosztályának főnöke; tagjai: az ügyosztályfőnök, a kellő számú királyi vasuti felügyelők és biztosok.

4. §. A m. kir. vasuti főfelügyelőséget a főnök képviseli; ő irja alá annak kiadmányait.

A külső szolgálatban a főfelügyelőség minden tagja ezen utasitás értelmében a főfelügyelőség nevében működik.

5. §. A m. kir. vasuti főfelügyelőség a belföldi hatóságokkal, társulatokkal és a közönséggel közvetlenül érintkezik, és a mennyiben azt a nemzetközi szerződések megengedik, más államok vasuti és felügyeleti közegeivel vagy hatóságaival is érintkezésbe léphet, — természetesen csupán azon hatáskörben, melyet számára a jelen utasitás, miniszteri rendelet vagy törvény megszab.

6. §. A m. kir. vasuti főfelügyelőséget postai dijmentesség, egyes tagjait pedig a felügyelete alatt álló összes vasutakon a kocsiosztálynak szabad választása, — sőt rendkivüli esetekben az idő és szállitási módnak meghatározása mellett is — dijmentes utazás illeti meg.

7. §. A m. kir. vasuti főfelügyelőségnek belső ügyrendéről külön utasitás rendelkezik.

8. §. A m. kir. vasuti főfelügyelőségnek jogai és teendői, és pedig ugy az állami, mint a többi vaspályákat illetőleg, a törvény erejével biró vaspályaüzleti rendtartásban és jelesül annak 73—85. §-aiban vannak megállapitva.

Hatáskörébe tartozik különösen:

a) a forgalmi végrehajtó közegeknek felesketése és általában a vasutüzleti alkalmazottak létszámának nyilvántartása, — azok minősitvényi kellékeinek ellenőrzése ugy a forgalom igényei, mint a közérdek szempontjából.

b) Felügyelet a vasuttársulatok és közegeik közt fennálló viszonyra, s az e viszonyból származó kérdések kiegyenlitése.

c) Felügyelet a kiszolgált altisztek alkalmazása iránti törvényes kötelezettség teljesitésére, s a háború vagy mozgósitás esetére felmentendő vasutüzleti alkalmazottak jegyzékének felülvizsgálata és nyilvántartása.

d) A végrehajtási szolgálatra vonatkozó részletes utasitások jóváhagyása.

e) Forgalmi balesetek és egyéb visszásságok megvizsgálása és a megfelelő intézkedések megtétele.

f) Vasuti statisztikai adatok gyüjtése és összeállitása.

g) A miniszteriumnak fenn nem tartott menettervek jóváhagyása; felügyelet a külszolgálatban a dijszabásokra vonatkozó törvények és rendeleteknek pontos megtartására; továbbá felügyelet a magyar nyelvnek kellő érvényesitésére és a hazai iparnak igénybe vételére.

h) Az üzletben levő vasutakra vonatkozó átalakitási és kiegészitési tervek jóváhagyása, a mennyiben ez tisztán forgalmi szempontból szükségeltetik.

i) Egyes új állomások, kitérők, vágányok, vasuti hidak és mozdonyon műtanrendőri megvizsgálásának vezetése s használatba vételükre az engedély megadása.

A főfelügyelőségnek a fentebbi hatáskörben hozott határozatai vagy tett intézkedései ellen a vonatkozó főfelügyelőségi rendelet vételétől számitott 14 nap alatt a közmunka- és közlekedésügyi miniszteriumhoz lehet felfolyamodni; ily felfolyamodás esetében azonban a főfelügyelőség intézkedéseinek előzetes végrehajtását követelheti, ha a halasztás veszélylyel járna.

Egyáltalában sürgős esetekben, midőn a halasztás veszélylyel jár, a főfelügyelőség jogositva van, a fenyegető veszély nagyságához képest rendelkezni, sőt a forgalmi biztonság veszélyeztetése esetében — további intézkedésig — a végrehajtási szolgálatot is kezébe veheti.

9. §. A főfelügyelőség, mint ilyen közremüködik:

a) Uj vasutvonalak engedélyezésénél, közigazgatási és műtanrendőri bejárásánál, s müszaki felülvizsgálatánál.

b) Az államot pénzügyileg érdeklő vasuti vállalatok költségelőirányzatainak és zárszámadásainak vizsgálatánál.

c) A közigazgatási hatóságok által az üzletben levő vaspályákat érdeklőleg a fennálló törvények és szabályok alapján kitűzött helyszini tárgyalásoknál.

d) Mindennemű vasuti szabványtervek, valamint az épités alatt levő vasutak vágányterveinek, s állomási és egyéb berendezéseinek megállapitásánál.

e) A mozdonykazánok vizsgálatánál.

10. §. A főfelügyelőségnek az egyes vasuti vonalak ellenőrzésével megbizott, vagy külön kiküldetés folytán eljáró tagjai az illető vállalatok szolgálatának és ügyvitelének minden ágába betekinthetnek; a netalán tapasztalt helytelenségek megszüntetését követelhetik s szükség esetében a vasuti üzletrendtartás 82. §-a szerint őket megillető fegyelmi jogot gyakorolják.

Számukra az állomásokon külön szemlekönyvek tartatnak készen, melyekbe netán bevezetett észrevételeiknek

miként történt elintézéséről a főfelügyelőség kellő gyorsasággal értesitendő.

Ha a vasuti vonalak beutazása alkalmával oly intézkedések szükségét észlelnék, melyek az illető végrehajtó közegek hatáskörét meghaladják, vagy rövid uton el nem intézhetők, ez irányban rendszerint csak a főfelügyelőség eljárására alapul szolgáló anyag gyüjtésére fognak ugyan szoritkozni; sürgős esetekben mégis, midőn a halasztás veszélylyel jár, — különösen pedig ha a biztonságot fenyegető hátrányok elháritása rögtöni intézkedést igényel, — fel vannak jogositva a tárgy fontossága és az elháritandó veszély nagysága által igényelt intézkedéseket saját felelősségükre megtenni, s ebbeli intézkedéseiknek a közigazgatási hatóságok segélyével is érvényt szerezhetnek.

Ily intézkedések esetében, valamint esetleges fegyelmi határozataik ellen, a netáni felfolyamodások az intézkedés elrendelése, illetőleg a határozat kézbesitése napjától számitott 14 nap alatt közvetlenül a közmunka- és közlekedésügyi miniszteriumhoz felterjesztendők.

A m. kir. főfelügyelőség ezen hatáskörében a felsőbb állami felügyelet és ellenőrködés hatalyos érvényesitése érdekében kell, hogy pontossággal és szigorral járjon el és éljen szükség esetén fegyelmi hatalmával, melylyel az idézett üzletrendtartás felruházza.

a) Átalában.

74. §. A főfelügyelőség kötelessége átalában, a vaspályaüzletre vonatkozó minden törvényes rendeletek és különösen ezen törvény teljesitése fölött gondosan őrködni, a felfedezett hiányokat lehetőleg gyorsan elháritani, és oly intézkedést tenni, miszerint a bünösök törvényes fenyités alá vétessenek.

b) A pálya épitési állapotára nézve.

75. §. A főfelügyelőség köteles különösen a pálya, pályaépületek és egyéb pályatartozmányok épitési állapotára ügyelni, és az üzleti igazgatóságokat, vagy a körülményekhez képest az üzleti vállalatokat arra szoritani, miszerint ezek minden, bármely

okokból keletkező, az üzlet biztonságát és szabályszerüségét veszélyeztető hiányokat, tökéletlenségeket és rongálásokat a lehető leggyorsabban kijavitsanak és szabályszerüleg helyreállitsanak.

c) Az üzleti eszközökre nézve.

76. §. Hasonló módon a főfelügyelőség kötelességében áll, az üzleti eszközök (az egész üzleti készület) állapota, valamint a balesetek meggátlására, és az ezek bekövetkezésénéli megmentésre szükséges eszközök, átalában a 2. §-ban emlitett minden tárgyak fölött őrködni, és az üzleti vállalatokat az arróli gondoskodásra szoritani, miszerint ezen tárgyak folyton kellő mennyiségben és minőségben létezzenek.

d) A menetrendre és a személy- s áruforgalmat tárgyazó dijszabásokra s határozatokra nézve.

77. §. A főfelügyelőség köteles arról gondoskodni, miszerint a közhirré tett menetrend és a személy- s áruforgalmat tárgyazó dijszabások és határozatok szigoruan megtartassanak, és minden e tekintetbeni alapos panaszok lehető gyorsasággal megszüntessenek.

A pályaüzletbeni háboritások vagy bekövetkezett szerencsétlenségek eseteiben a főfelügyelőségnek jogában s kötelességében áll, az üzleti vállalattól (valamint minden pályahivatalnokoktól és szolgáktól) a lehető leggyorsabb s leghatályosabb segélyt igényelni.

e) A hivatalnokok- és szolgákra nézve.

78. §. A főfelügyelőségnek továbbá jogában és kötelességében áll, minden (mind álladalmi, mind magánvaspálya-) hivatalnokok és szolgák fölött

szolgálatuk teljesitésében őrködni, és mindazokat, kik utasitásaik vagy ezen törvény tekintetbe nem vétele vagy akárminő szolgálati hanyagság miatt bünösökké válnak, ezen törvényhez vagy az e részben kibocsátott egyéb rendeletekhez képest szigoru feleletre vonni, vagy az eset mivolta szerint az illető büntető biróságnak megbüntetése végett följelenteni.

aa) A főfelügyelőség fegyelmi hatalma átalában.

79. §. A vaspályaüzletnek a közjóra való fontossága szükségessé teszi, hogy a főfelügyelőségnek az álladalmi és magánpályáknál alkalmazott minden hivatalnokok és szolgák fölött fegyelmi hatalom adassék, s fölhatalmaztassék, miszerint ezen hivatalnokok- és szolgákra (kivévén a 85. §-ban emlitett igazgatókat és igazgatósági tagokat) az őket terhelő szolgálati vétség arányához képest, még pedig a magánpálya hivatalnokok- és szolgákra a 80. §-ban emlitett rendtartási, az álladalmi pályahivatalnokok- és szolgákra pedig a 80. 81. §§-ban emlitett rendtartási és fegyelmi büntetéseket (83. §.) szabhassa, s az álladalmi vaspályahivatalnokok- és szolgáknál végre is hajthassa, a magán vaspályahivatalnokok és szolgáknál pedig az igazgatóságnak följelenthesse és megkivánhassa, hogy ez által azoknak végrehajtása eszközöltessék.

bb) A rend fenntartása iránti intézkedések.

80. §. A rend fenntartását tárgyazó intézkedéseknek nyilvánittatnak:

1. Az intés, t. i. a hivatalnokokat és szolgákat illető szolgálati kötelességekrei egyszerü emlékeztetés.

2. A megfeddés, t. i. valamely előfordult szolgálati vétség miatti hathatós megrovás, az ismételt

kötelességsértés törvényes következményeire utalással.

cc) Fegyelmi büntetések.

81. §. Az ezen törvény szerint szabandó fegyelmi büntetések:

1. Megdorgálások, melyek ismétlés esetére mindig szigorubb fegyelmi büntetésekkeli fenyegetéssel kötendők egybe.

2. Pénzbüntetések egy hónapi fizetés vagy bér összegéig.

3. A szolgálattóli felfüggesztés a folyó fegyelmi vagy büntető birósági vizsgálat tartamára.

4. A szolgálatbóli elmozditás.

Ezen szolgálatbóli elmozditás kimondása (ha a vizsgálatból kitünnék, miszerint a bünös ismereteinél vagy kedélyalkatánál fogva, vagy a szükséges szorgalom avagy a megkivántató fegyelem ismételve tanusitott hiánya miatt, az üzleti szolgálatra vagy átalában, vagy ennek egy bizonyos ágára nem alkalmas) vagy bizonyos időre, vagy végképen, és pedig vagy átalában, vagy valamely különös ügyvitelre nézve történhetik.

Az ideiglenes kirekesztésnél azon föltételek is kijelölendők, melyek az illető által az ujonalkalmazás esetében teljesitendők lesznek.

dd) Itéletek és ezek elleni jogorvoslatok.

82. §. Ezen büntetések a bekövetkező sulyosbitó- vagy enyhitő körülményekhez képest, a szolgálati vétség fokozatának és neménck, netaláni ismétlésének, az ez által előidézett nagyobb vagy kisebb veszélynek, vagy a valóban okozott kár nagyságának figyelembe vételével mérendők ki.

A 80. §-ban 1. és 2. alatt és a 81. §-ban 1., 2. és 3. alatt fölhozott büntetések kiszabására, va-

lamint az örszemélyzetnek szolgálatbóli elmozditására mind a főfelügyelő, mind pedig a kirendelt biztosok is felhatalmazvák; a hivatalnokoknak és a többi szolgálati személyzetnek szolgálatbóli elmozditását csupán a főfelügyelő rendelheti.

Egyébiránt minden ilyes büntetés kellően indokolt, a bünösnek eredetiben, elöljáró igazgatóságának pedig hivatalos másolatban kézbesitendő itélet által, előrebocsátott rendszerinti nyomozás vagy vizsgálat után mondandó ki.

Az ilyes vizsgálatnál a biztonsági és politikai hatóságok kötelesek a főfelügyelőségnek (például tanuk kihallgatása által stb.) segédkezet nyujtani.

Minden fönebb emlitett itéletek ellen a panasz a cs. k. kereskedelmi miniszteriumhoz intéztethetik.

Ezen panasz az itélet kézbesitése után legfölebb 14 nap alatt bejelentendő és a 81. §. 3. és 4. eseteiben halasztó hatálylyal nem bir.

ee) Képességi táblák.

83. §. Minden kiszabott büntetés a vaspályahivatalnokok és szolgákról vezetendő képességi táblákba (melyeknek mintázatát az álladalmi kormány fogja megállapitani) kellően följegyzendő.

ff) Az itéletek végrehajtása.

84. §. Az álladalmi vaspályák üzletigazgatóságai, valamint a magánvaspályaegyletek igazgatósága kötelesek az ezen törvény szabálya szerint hozott itéleteket végrehajtani, valamint a vaspályaüzleti rend és biztonság föntartása végett a főfelügyelőség által kibocsátott minden rendeleteknek készséggel engedelmeskedni.

Különösen a jogérvényes itélet által elbocsátott egyént az ausztriai birodalomban egy vaspályánál sem szabad azon foglalkozásra, melyre nézve

az itélet szól, a kereskedelmi, ipar- és középitészeti miniszter különös engedelme nélkül alkalmazni.

3. A vállalatok igazgatósága és tagjai elleni büntetés.

85. § Ha az álladalmi vaspályák üzletigazgatóságai, vagy valamely magánvaspályaegylet igazgatósága, a főfelügyelőség itéleteit vagy rendeleteit haladék nélkül foganatositani vonakodnék, avvagy ha várakozáson kivül magukat az igazgatóság tagjait terhelné valamely vétség, történt légyen bár ez valamely cselekvény vagy mulasztás, ezen törvény vagy a vaspályaüzlet iránt kibocsátott egyéb rendeletek áthágása által, a főfelügyelőség ez iránt haladék nélkül a cs. k. kereskedelmi, ipar- és középitészeti miniszteriumnak jelentést tenni köteles.

A cs. kir. kereskedelmi-, ipar- és középitészeti miniszterium ily esetekben föl van jogositva az álladalmi vagy magánvaspályák üzletigazgatói ellen a 81. §-ban emlitett fegyelmi büntetéseket alkalmazni, és ezenfölül magánvaspályáknál a magánvaspályaegyletnek netalán hibás tagjait az illető hatóság által törvényes büntetés alá vonatni.

Nemkülönben az illető helytartóságoknak is jogában áll, társulatilag hozott határozatok nyomán a magánvaspályavállalatokat 100—2000 pfrt pénzbüntetések vagy egyébb törvényes eszközök által arra szoritani, miszerint azok a biztonság és rend tekintetében őket illető kötelességeket egy kitüzendő határidő alatt teljesitsék.

Az ebbeli pénzbüntetések a határidő sükeretlen eltelte után a helytartóságok által behajtandók. Ha a pálya vagy az üzleti eszközök oly állapotra jutottak volna, hogy ez által a használat és az üzlet biztonsága veszélyezve lenne, ugy a cs. kir. kereskedelmi, ipar- és középitészeti miniszterium által az üzlet, az egész pályán, vagy az illető egyes dara-

bokon megszüntetendő, és szükség esetében a helyreállitás az álladalom részéről az egylet költségén eszközlendő.

4. A fegyelmi pénzbüntetések mire forditása.

86. §. Az ezen törvény szerint fegyelmi uton szabott minden pénzbüntetések a vaspálya-vállalat nyugdijalapjára, vagy ha ily nyugdijalap nem léteznék és ha a büntetés a magánvállalat, mint ilyen által fizettetik, azon helység vagy község szegényi pénzalapjára szállanak, melyben az elitélt tartózkodik.

5. A pálya alkalmazottjainak büntető biróságilag tiltott cselekvényei.

87. §. Ha a pálya valamely alkalmazottja a pályaüzletre vonatkozólag valamely az átalános büntető törvényekben büntetést érdemlőnek nyilvánitott cselekvény vagy mulasztás miatt bünössé válnék, ugy öt a büntető törvényekben kimért büntetés is sujtja, mely az illető büntető biróság által mondandó ki.

Ily esetben a fegyelmi eljárás a büntető birósági hivatalos eljárástól függetlenül és netalán a büntető birósági fölmentő itélet esetében is végrehajtandó ugyan; azonban a kiszabott fegyelmi büntetés, (kivévén a netalán még előbb szükségessé vált szolgálattóli felfüggesztést), csak a büntető birósági hivatalos eljárás bevégezte után foganatositandó, valamint ezen fegyelmi büntetés végrehajtásánál a büntető biróság által hozott büntető itélet kellő tekintetbe veendő.

6. A felügyelet költségei.

88. §. A főfelügyelőség költségei átalában az álladalom által viseltetnek, ellenben a vaspályavál-

lalatok kötelesek a főfelügyelőségi, közigazgatási- és rendőri hivatalnokok számára a vaspálya ügyeiben előforduló szolgálati utazásoknál az első kocsi osztályra szóló szabadjegyeket adni.

89. §. A magánvaspályaüzleti vállalatok továbbá kötelesek az álladalmi kormánynak, az illető miniszterium által megállapitandó átalányösszegben azon fölös költséget megtériteni, mely az illető pályából a tulajdonképeni rendőri fölügyelet (különösen ezen törvény II. szakasza szerint) és a jövedéki hivatalos őrködés miatt a f. kincstárra háramlik.

Nemkülönben a pályavállalatok az illető hivatalos eljárások megtétele végett szükséges hivatali helyiségek előállitásáról és jókarban tartásáról, valamint oly esetekben, hol az illető miniszterium által szükségesnek ismertetnék, az illető hivatalnokok és szolgák illő elhelyezéséről is gondoskodni kötelesek.

7. A rendőri közlönyök részéről felügyelet és őrködés.

90. §. Jóllehet a fönebbi elvek szerint a vaspályaüzlet közvetlen felügyeletc és ellenőrzése mütani-igazgatási tekintetben a főfelügyelőséget, s legfelsőbb folyamodásilag a cs. kir. kereskedelmi ipar- és középitészeti miniszteriumot illeti, mindazáltal mind a vaspályavállalatok, mind pedig ezeknek hivatalnokai és szolgái kötelesek az általános rendőri törvényeket megtartani, és e tekintetben a biztonsági közlönyök és közigazgatási hatóságok felügyelete alatt állanak.

8. A szabályok kötelező ereje a már szabadékozott és engedményezett vaspályavállalatokra nézve.

91. §. Az ezen törvényben foglalt szabályok- és köteleztetéseknek a már engedményezett és szabadékozott vaspályavállalatok is alávetvék azon

naptól kezdve, melyen a jelen törvény hatályba lépend.

Uj üzleti eszközök csupán ezen törvény szabálya szerint szereztethetnek be.

A már létezők legfölebb 5 év alatt (ezen törvény hatályba lépése napjától számitva) ennek szabálya szerint megváltoztatandók, ha erre nézve az üzleti vállalatok folyamodványa folytán a kereskedelmi, ipar- és középitészeti miniszterium részéről kivételképen hosszabb határidő nem engedtetik.

92. §. Azon vaspályák iránt, melyeken az üzlet nem gőzgépek, hanem más erők által folytattatik, egy külön üzleti rendtartás által, jelen törvénynek ezen vaspályák sajátlagos viszonyaira illő határozatai fölhasználása mellett, czélszerü intézkedés fog tétetni.

A vaspályákat használó vagy ezekkel különben érintkezésbe jövő személyek (a közönség) kötelességei.

a) Atalános kötelesség.

93. §. Azon személyek, kik a pályát utazásra vagy málhák szállitására használják, kötelesek magukat a szállitásra nézve megállapitott és közzétett föltételekhez szabni, a pályaüzleti rendtartás, szabályszerüség és biztonság iránt kibocsátott szabályokat pontosan megtartani, és azon utasitásoknak, melyeket netalán a felügyelő és vonatkisérő személyzet adni szükségesnek vél, készséggel engedelmeskedni.

b) Utazási okmányok és jövedéki hivatali eljárás.

94. §. Minden utazó, ki a pályán utazni kiván, köteles az utazási okmányok iránt kibocsátott törvényes szabályokat pontosan megtartani, és jöve-

déki hivatali kezelés alá tartozó málháit ennek kellően alája vetni.

Ezen szabály a közhirré teendő fölvételi föltételekben világosan megjegyzendő.

c) Föl- és leszállás.

95. §. Minden utazó a vonat menete közben, a föl- és leszállástól, az ajtó szükségtelen megnyitásától és az előtérre lépéstől óvakodni köteles.

d) A pályára lépés.

96. §. Azon személyeknek, kik a pálya szolgálati vagy dolgozó személyzetéhez nem tartoznak, vagy akik erre nézve különös engedelemmel ellátva nincsenek, a pályára, az ehez tartozó férhelyekbe, lejtekre, közpartokra, árkokba stb. lépniök nem szabad, a be- és kijárásra, a föl- és leszállásra megállapitott pályaudvari helyeket, a pályáni átjárásra megállapitott pontokat, végül az elküldésekre rendelt helyiségeket kivéve.

A pályasorompók önkénytes megnyitása, az ezekeni keresztülbuvás vagy áthágás tilos; a pályáni átmenetel, a nélkül, hogy azon megállapodni lehetne, csak akkor van megengedve, midőn a zársorompók nyitva találtatnak, vagy miután ezek a pályára felügyelő személyzet által megnyittattak.

Az állatoknál befogott jármüveknek, továbbá hátas lovaknak és hajtott marháknak a sorompók megnyitásárai várakozásnál a pályához nagyon közel jönniök nem szabad; a felügyelő személyzet ebbeli intései pontosan teljesitendők.

97. §. A pálya közvetlen közelében állatok csak gondos felügyelet alatt legelhetnek, és arra ügyelni kell, hogy ezek a pályára, és a hozzátartozó részekre ne menjenek, a keritéseket át ne hágják, és a vonatok elmenetelénél meg ne ijedjenek.

e) A pályákbani rongálások és változtatások.

98. §. A pályának és a hozzátartozóknak, következőkép nemcsak a vágánynak, hanem a gátaknak, közpartoknak, árkoknak és épitési tárgyaknak, keritéseknek, zársorompóknak, intőtábláknak, jövedéki oszlopoknak, mértföldmutatóknak, jeladó-készületeknek stb. minden rongálása, elmozditása vagy változtatása tilos, nemkülönben szigoruan meg van tiltva bármely tárgyakat a sinekre vagy azok mellé a pálya- és pályatartozmányok körületébe tenni, vagy a jeleket utánozni.

Az utazóknak végre a járüzleti eszközök bármely rongálása tiltatik.

f) A pálya szomszédjai és ezeknek a pálya közelébeni miheztartása.

99. §. A pálya környékében a szomszédoknak oly intézkedéseket és készületeket, melyek a pálya vagy a pálya tartozmányok fönállását, vagy ezeknek szabályszerü és biztos használatát veszélyezhetnék, avagy tüzveszélyt idézhetnének elő, tenni és létesiteni nem szabad.

Oly földtéri változásoknál, melyek által azon hely, hol változásnak történni kell, a pályatulajdonhoz közelebb jönne, továbbá tüzveszélyesnek nyilvánitott környékben tenni szándékolt épitményeknél, az üzlet fölötti főfelügyeletre hivatott, valamint az illető közigazgatási hatóságnak engedélye mindig előlegesen kikérendő.

Könnyen gyuladható anyagoknak a pálya tüzveszélyes körületébeni szabad fölhalmozása kerülendő, a magában ugyan tüzmentes, hanem tüzveszélyes tárgyak eltételére rendelt férhelyeknek kellő elzárására folytonos gond forditandó.

A bevitelre készen fekvő mezei termések a pályától lehetőleg távol rakandók, végre erdő- és

átalában faültetvényeknél azon lehetőség elhárítására, hogy a pálya széltörések által elzárathatnék, figyelem forditandó.

100. §. Erdők, csalitok vagy bokrok kivágása, egyes fák levágása vagy leeresztése marháknak legelőre hajtása, kavics- és anyagásás és átalában minden cselekvény, mely által a földszine fölporhanyódhatnék, a pályára tárgyak eshetnének, föld- és kőomlások idéztethetnének elő, a földek azon darabjain és pontjain, melyek az erre hivatott hatóság által e végre világosan kijelöltettek, tilos.

g) Ezen szabályok fölötti őrködés.

101. §. A községi elöljárók, biztonsági közlönyök és átalában a közigazgatósági hatóságok kötelesek a fennebbi szabályok (ezen törvény II. szaka) szigoru megtartása fölött őrködni, a felügyelettel megbizott pályaszemélyzetnek e tekintetben a leghathatósbb segélyt nyujtani, az áthágókat a körülmény szerint őrizet alá venni, és az illető birói hatóságnak büntetés végett átadni.

102. §. A pálya alkalmazottjainak jogában áll, az érintett szabályok áthágóit, kik a hozzájuk intézett intéseknek nem engedelmeskednek, vagy valamely, az üzlet biztonságát zavaró, vagy ezt veszélyező tettet követtek el, oly esetekben, hol a rendőri (közigazgatási) avagy birói hatóságnak segélye azonnal kéznél nem lenne, letartóztatni, és a legközelebbi közigazgatási, álladalmi ügyészségi, vagy birói hatóságnak további eljárás végett átadni.

A pályahivatalnokokra és szolgákra ruházott ezen rendőri hatáskör gyakorlata és átalában kötelességeik lelkiismeretes teljesitése végett, azon hivatalnokok és szolgák, kiket a helyviszonyokhoz képest a pálya, az ehez tartozó intézetek, és a pályát használó közönség fölötti felügyelet illeti, a

magánpályáknál is az álladalmi kormány által meg fognak hiteltetni.

Az ily módon fölesketett pályahivatalnokok és szolgák szolgálatuk teljesitésére nézve, a közönség irányában, magánpályákon is más nyilvános közigazgatási hivatalnokokkal egyiránt, törvényes ótalomban részesülnek.

103. §. A jelen törvény szabálya elleni minden cselekvény vagy mulasztás, ezen törvény és az átalános büntető törvény határozatai szerint fenyittetik.

A magyar büntető-törvénykönyvnek (1878. V. t.-cz.) a vasutakra vonatkozó intézkedései a következők:

144. §. A hütlenség bűntettét követi el, és életfogytig fartó fegyházzal büntetendő azon magyar honos:

6. aki az osztrák-magyar monarchia haderejének fegyver-, szer- vagy élelmi tárát, vagy pedig az osztrák-magyar fegyveres erő kárára, vagy az ellenség előnyére valamely hidat, töltést, gátat, vaspályát, utat felgyujt, felszakit, megrongál vagy egyébként használhatlanná tesz.

434. §. Aki vaspályának, gőz- vagy más hajónak, vagy ezekhez tartozó tárgynak szándékos megrongálása által, a vasuton vagy a hajón levő személyeket vagy árukat veszélynek teszi ki: a közveszélyü megrongálás bűntettét követi el és öt évig terjedhető fegyházzal büntetendő.

435. §. Ha az előbbi szakaszban megjelölt bűntett következtében sulyos testi sértés történt: a tettes öt évtől tiz évig terjedhető fegyházzal, — ha pedig valakinek halála okoztatott, a mennyiben gyilkosság nem forog fenn: életfogytig tartó fegyházzal büntetendő.

436. §. A közveszélyü cselekmény bűntettét követi el, és a következményekhez képest a 434. és 435. §§-ban meghatározott büntetéssel büntetendő: aki a vaspályán, vagy annak közelében levő személyeket, vagy árukat, a szabályszerü jelzés szándékos elmulasztása, vagy szándékos hamis jelzés által veszélynek teszi ki.

437. §. Aki a 434. és 436. §§-ban megjelölt valamely cselekményt vagy mulasztást gondatlanságból követi el: vétség miatt egy évig terjedhető fogházzal, és ezer forintig terjedhető pénzbüntetéssel büntetendő; ha pedig a megjelölt cselekmény vagy mulasztás által halál okoztatott: öt évig

terjedhető fogházzal és ezer forintig terjedhető pénzbüntetéssel büntetendő.

438. §. Két évtől öt évig terjedhető fogházzal büntetendő azon vasuti hivatalnok vagy szolga, aki bármely szolgálati kötelességének megszegése által, a vaspályavonaton, vagy annak közelében levő személyeket vagy árukat, a vaspálya által való megsérülés vagy megrongálás veszélyének teszi ki.

442. §. A 438. §-ban megjelölt személyek, a jelen fejezet előbbi szakaszaiba meghatározott büntető cselekmények miatt megállapitott büntetéseken fölül, egyszersmind hivataluktól, illetőleg szolgálatuktól való elmozditásra itélendők.

443. §. Azon vaspályai vagy gőzhajózási intézetnek igazgató hivatalnoka, aki a hivatalától vagy szolgálatától való elmozditásra itélt egyént nem bocsátja el azonnal, mihelyt a jogerőre emelkedett itélet vele közöltetett: vétség miatt száz forinttól ezer forintig terjedhető pénzbüntetéssel büntetendő.

A kihágásokról szóló 1879. XL. t.-cz. 111. és 112. §§-ai szintén a vasutakra vonatkoznak, intézkedésük a következő:

111. §. Egy hónapig terdjehető elzárással és kétszász forintig terjedhető pénzbüntetéssel büntetendő: a ki a gőz- vagy más gépekre, mozdonyokra, vaspályákra vonatkozó, az életbiztonság, az egészség oltalma végett kiadott rendeletet vagy szabályrendeletet megszegi.

112. §. A ki a vaspályán, vagy ahhoz tartozó épületekben a biztonság szempontjából kiadott rendeletet vagy intézkedést — miután a felügyelő személyzet tagja áttal figyelmeztetve lett — megszegi: ötven forintig terjedhető pénzbüntetéssel büntetendő.

HARMADIK RÉSZ.

A forgalom.

I. A forgalomról általában.

Ha a vasuti vállalatok czélját jogi szempontból akarjuk meghatározni, ugy leghelyesebben járunk el, ha azt mondjuk, hogy a vasuti vállalatok czélja nem egyéb, mint személyek- és áruknak egyik helyről a másikra való szállitása.

Igaz ugyan, hogy az állam, legyen akár maga vasuti vállalkozó, akár magánvállalatok fölötti főnhatósági jogokat gyakorló közeg, egyéb czélt is akar elérni a forgalom eme hatalmas eszköze által, de mert ezen távolabb eső czél, nem a jogászt, hanem a nemzetgazdászt és strategát érdekli inkább, ezt — midőn a vasuti vállalat czéljáról jogi szempontból akarunk beszélni — teljesen figyelmen kivül kell hagynunk.

Hogy a vasuti vállalat fönt körülirt czélját elérje, bizonyos munkásságot kell kifejtene.

A vasutnak azon ténykedését, hogy személyeket és árukat egyik helyről a másikra szállit, vasuti forgalomnak nevezzük.

Ezen vasuti forgalom létesitése alkalmával a vasuti vállalat ténykedése két irányban nyilvánul, miért ezen munkásságot véve alapul a forgalomnál két fő tényezőt kell megkülönböztetnünk: az egyik ugyanis a forgalmi eszközök mozgásba hozatala, azaz a tulajdonképeni forgalom, a másik pedig az ez által elérendő közvetlen czél, azaz a vasuti vállalat üzlete.

A nyilvános vasutak forgalma nálunk is — mint Európa legtöbb államaiban — az államhatalom fönségjogának kifolyása, s magánosok által a vasuti forgalom csak ugy gyakorolható, ha arra az állam különös engedélyt ad. Ezen engedély az állam és a magánvállalat között létesült szerződésen alapul és a szabadalom jellegével bir.

Hogy az államnak ezen fenségjoga a vasuti vállalatok összes ténykedése fölött miként érvényesül, azt már az illető helyeken fölemlitettük, s most csak azt jegyezzük meg, hogy a vasuti forgalom fölött is ugyannyira őrködik az állam, hogy az arra vonatkozó összes szabályok fölállitását egyedül magának tartotta fenn, ugy, hogy a vasutak tulajdonképeni forgalmát és üzletét minden egyes momentumában kormányrendeletek és törvények szabályozzák.

Nálunk a tulajdonképeni forgalomra nézve a forgalmi szolgálatra vonatkozó szabályok alapelvei, az üzletre nézve pedig a magyar korona területén levő összes vasutak üzletszabályzata és a mennyiben a vasuti vállalatok fuvarozóknak tekintendők, a kereskedelmi törvénynek a fuvarozási ügyletre vonatkozó intézkedései szolgálnak irányadóul.

A) A forgalmi szolgálatra vonatkozó szabályok alapelvei.

Mint már föntebb érintettük, a vasut tulajdonképeni forgalmát a forgalmi szolgálat alapelvei szabályozzák.

A forgalmi szolgálatra vonatkozó szabályok alapelveit a közmunka- és közlekedési m. kir.

miniszterium 1875. évi 15,351. számu rendeletével jóváhagyott egységes forgalmi utasitás szabályozta, — s minthogy ezen utasitás a magyar korona területén fekvő összes vasutaknál hatályba lépett, a forgalmi szolgálat egyöntetü vitele csakhamar biztosittatatott. Miután azonban ezen egységes forgalmi utasitás az osztrák területen fekvő némely vaspályáknál — azok különleges viszonyai miatt — életbe léptethető nem volt, a közmunka- és közlekedési miniszterium azon czél által vezéreltetve, hogy a forgalmi szolgálat a mindkét állam területén fekvő összes vasutaknál legalább alapvonalaiban egyöntetü legyen, a cs. kir. kereskedelmi miniszteriummal egyetértőleg az osztrák vaspályákra nézve már 1877, évi julius hó elsejével életbe léptetett »a vasuti forgalmi szolgálatra vonatkozó szabályok alapelveit« 1878. évi február 10-én kelt 19,559/877. sz. rendeletével jóváhagyta, és azt a hazai vasuti igazgatóságoknak, mint a részleges végrehajtási utasitások kidolgozásánál s illetőleg módositásánál zsinórmértékül szolgálandó alaprendeletet, ahhoz alkalmazkodás végett kiadta.

Ezen fönt emlitett forgalmi szolgálatra vonatkozó szabályok alapelvei vannak érvényben ma is, még pedig a rendes üzleti vasutakra nézve teljesen változatlanul-, mig a helyi érdekü (másodrendü-, mellékvasutak stb.) vasutakra nézve 1884. évi január 1-étől kezdődő érvényességgel ugyanezen forgalmi szolgálatra vonatkozó szabályok alapelvei, a helyi érdekü vasutak igényeinek megfelelőleg számos modósitásokon mentek keresztül.

Habár a forgalmi szolgálatra vonatkozó szabályok alapelvei jogi szempontból is birnak némi fontossággal, a mennyiben ugyanis azok megszegése vagy figyelmen kivül hagyása magánjogi és

büntetőjogi felelősséggel jár; minthogy azonban egyrészről azért, mert intézkedései főbb vonásaiban a vasuti üzletrendtartásban ugyis bent foglaltatnak, másrészről pedig azért, mert intézkedéseinek részletei inkább vasut-technikai szempontból birnak jelentőséggel, annak részleteibe e helyütt nem bocsátkozhatunk.

Ugy a rendes üzletü vasutak, mint a helyi érdekü vasutakra vonatkozó forgalmi szolgálatot szabályozó alapelvek három részből állanak. Az első rész az általános határozmányokat, a második rész az előkészületeket a vonatok közlekedéséhez, mig a harmadik rész a forgalom végrehajtását szabályozza.

Az első rész (általános határozmányok) szól a személyzet kötelességeiről általában, a pálya és a berendezési tárgyak jó karban tartásáról, a szolgálati órák- s végre a világitásról.

A második rész (előkészületek a vonatok közlekedéséhez) a kocsik megvizsgálását, azok megterhelését, a menetrendet, a tolatási szolgálatot, a vonatok összeállitását, a fékezést, és a vonatoknak jelző és segélyeszközökkel való felszerelést tárgyalja; mig végül

a harmadik rész a (forgalom végrehajtása) a személyzetnek a vonat közlekedéséről való értesitését, a vonatokat kisérő okmányokat, a menetsebességet, a váltók kezelését, a vonatok elindulását, a menetközbeni miheztartást, a különféle elővigyázati szabályokat és a különféle vonatok menetét szabályozza.

B) A magyar korona területén levő összes vasutak üzletszabályzata.

A vasutak rendeltetésüknél fogva személyek és áruknak szárazon (folyók és belvizek áthidalásának hiányában esetleg vasuti kompokon) való fuvarozásával foglalkoznak. Ezen fuvarozási ügyletek kereskedelmi ügyleteknek, az ezekkel iparszerüleg foglalkozó vállalatok — államvasutaknál tehát az állam is — kereskedőknek tekintetnek, tevékenységük összessége pedig a vasutak üzletét képezi.

A vasutak azonban sajátos természetüknél fogva üzletük gyakorlásánál — olyan tényleges monopoliumot gyakorolnak, hogy a közönség ezzel szemben a szerződéskötésnél nem határozhatja el magát szabadon; elhatározásánál ugyanis csak kettőt választhat, vagy elfogadja a vasut propositióit vagy abban hagyja a fuvaroztatást. Sőt ha választhatna is két különböző pálya között, az eredmény mégis rendszerint ugyanaz maradna, mivel a vasutak a concurrentiát kartellek által kizárhatják és ki is zárják.

A vasutak a közönség eme kényszerhelyzetét olyan szabályzatok által, melyekben saját felelősségüket vagy egészben, vagy részben kizárták, ki is használták, mig az állam a vasutak szabad szerződési jogát fenhatósági joga alapján törvény és szabályzat által meg nem szoritotta.

De ezen szabályzatok felállitásánál nemcsak a közönség érdekét, de a vasutak sajátos helyzetét is kellett különös figyelem tárgyává tenni, és kellőleg méltatni, nehogy a vasutüzlet folytatásának megnehezitése által a közérdek is sujtassék.

A vasutüzlet sajátos természete és a nagybani üzem egyrészt lehetetlenné teszi, hogy a vasut min-

den egyes feladóval külön feltételek mellett külön szerződést kössön, másrészt pedig méltánytalan volna, hogy a fuvarozói szigoru felelősség olykép alkalmaztassék, hogy a vasut, mely a fuvarozások teljesitésére nemcsak jogositva, de kötelezve is van, kikötésekkel ezen egyáltalán ne változtathasson.

Az üzletszabályzatok szerkesztésénél tehát ugy a vasuti üzlet sajátosságára, mint a közönség érdekére kellett különös figyelemmel lenni.

Jogi természetét és érvényét tekintve, az üzletszabályok olyan egységes elveket tartalmazó normativumok, melyek a közönség és a vasutak fuvarozási ügyleteit olykép szabályozzák, hogy az áru és a fuvarlevél átadása által lex contractus gyanánt szolgálnak; bizonyos feltevések mellett pedig a vasutat arra jogositják fel, hogy a fuvarozást vagy egészen megtagadhassák, vagy elhalaszszák.

A magyar korona területén lévő összes vasutak üzletszabályzata a következő:

A személyek, podgyász, hullák, jármüvek és állatok, nemkülönben áruk szállitására nézve, valamennyi a magyar korona területén, ugyszintén egyuttal a birodalmi tanácsban képviselt országok és tartományok területén is létező vasutakon, ugy a helyi és köteléki, mint a pályáról-pályára való forgalomnál 1874. évi julius 1-től kezdve az alább következő határozmányok lépnek életbe.

Egyes vasutvállalatoknak vagy vasuti kötelékeknek különleges határozmányai csak a jelen szabályzat mellett s csak akkor érvényesek, ha azok az illető árszabályokba fel vannak véve, s a jelen szabályzat határozataival ellentétben nincsenek, sőt inkább ezeket csak kiegészitik, vagy ha a közönségnek kedvezőbb feltételeket nyujtanak.

Az 1868: XVI. t. VIII. valamint az 1878: XX. t. VIII. czikke szerint Osztrák- és Magyarország területén létező, és ujonnan épitendő vasutak, a mennyiben a kölcsö-

nös forgalom megkivánja, egyforma épitési és üzleti szabályok szerint berendezendők; különösen az 1851. november 16-iki vasuti üzletrendszabály a hozzá tartozó póthatározmányokkal együtt, és az 1863. junius 30-ki, illetve az 1874. junius 10-iki vasuti üzletszabályzat mind a két állam területén változatlanul meghagyatnak mindaddig, mig kölcsönös egyetértéssel mind a két félre nézve egyforma módon meg nem változtatnak. — Helyi érdekü vasutak épitésének és üzletének szabályozása, a mennyi en azok az egyik állam területének határain nem terjednek tul, mindegyik állam területének külön tartatik fenn.

Eme törvény szerint, tehát ezen üzletszabály intézkedései, habár csak rendelet alakjában adattak, utólagos törvény által egész terjedelemben jóváhagyatván, általános kötelező erővel lettek felruházva.

A fennti két törvényen kivül azonban még a magyar keresked. törvény is kötelezőnek ismeri el az üzletszabályzatot, a mennyiben kiegészitő alkatelemeként feltünteti, jóllehet, viszont kétséget nem szenved, hogy mindazon esetekben, midőn az üzletszabályzat és a keresked. törvény között elvi ellentét merül fel, mindannyiszor a keresked. törvény lesz követendő. Kitünik ez különösen a kereskedelmi törvény 424. §-ában foglalt szabályból, mely szerint a vaspályák a kereskedelmi törvényben felsorolt esetek kivételével, a kereskedelmi törvénynek a fuvarozók kártéritési kötelességeire vonatkozó határozatait, sem a kötelezettség keletkezése, terjedelme és tartama, sem a bizonyitási teher tekintetében saját előnyükre szerződések, szabályok vagy külön megállapodások által nem módosithatják. Az e határozattal ellenkező szerződések és megállapodások joghatálylyal nem birnak.

Ezen üzletszabályzat azonban nem csak Osztrák- és Magyarországon bir kötelező erővel, hanem a német vasutegylet által 1876. junius 1-től kezdve az egyleti vasutak azon kölcsönös forgalmára is lett kiterjesztve, mely a német birodalom és Osztrák-Magyarország határait átlépi.

Habár az üzletszabályzat által a vasuti üzletből — a személy- és áruforgalomból kifolyó magánjogi viszonyok rendeztetnek, ugy intézkedései mégis közigazgatási jellegüek is, melyek a közérdek szempontjából és a vasutak exceptionális állása miatt azok forgalmát általános kötelező szabályokkal rendezi.

Az üzletszabályzat a vasutforgalomból a vasut és a közönség között felmerülő jogokat és kötelezettségeket sza-

bályozza. Tartalma általában háromféle. Egyrészt körülírja és rendszeresiti a kereskedelmi törvény 223. és 224. §§-aiban foglalt — és a vasutak áruforgalmára vonatkozó tiltó szabályokat, másrészt a kereskedelmi törvény 225. §-ában foglalt engedélynek megfelelőleg szabályozza azon fuvarozási feltételeket, és kikötéseket, melyek a vasuti üzlet sajátságának megfelelőleg lettek felállitva; végre szabályozza a kereskedelmi törvény által nem szabályozott személy-szállitást, körülirja a személyzet és a közönségnek jogait és kötelezettségeit. A helyi érdekü vasutak üzletére nézve némi eltérések vannak, melyek a helyi érdekü vasutak forgalmi szolgálatát szabályozó rendeletben foglaltatnak. Teljesség kedvéért ezeket is közöljük az illető helyeken folyó betükkel.

Az első bekezdés szerint az üzletszabályzat intézkedései ugy a helyi és köteléki, mint a pályáról pályára való forgalomnál birnak érvénynyel.

Helyi közlekedés alatt ugyanazon vasuttársaság területén lévő forgalom értetik; köteléki forgalom pedig akkor létesül, ha két vagy több szomszéd vasuttársaság, melyek pályái egymáshoz csatlakoznak, egyforma szabályok és árszabályok által mintegy egységes társaságot képeznek. Pályáról pályára való forgalom ellenben a különböző szabályok alapján müködő vasutak közötti forgalom.

A második bekezdés rendelkezése folytán a vasuttársaságok fel vannak ugyan jogositva részletesebb szabályok felállitására, de csakis annyiban, a mennyiben az üzletszabályzattal ellentétben nincsenek és a közönségre nézve kedvezőbb feltételeket szabnak, mint az üzletszabályzat. Eme részletesebb intézkedések továbbá csak akkor birnak a közönséggel szemben kötelező erővel, ha az illető árszabályokba felvétetnek és kellőkép kihirdettetnek.

I. Általános határozmányok.

1. §. A szolgálati személyzet kötelességei.

A vaspályáknál szolgálatban álló személyzet köteles a közönség iránt szerény és udvarias, de határozott magatartást tanusitani, nemkülönben az eléje szabott szolgálati korlátokon belől, előzékenységgel viseltetni.

Kötelessége továbbá a szabályszerü szolgálati teendőket ingyen végezni, s ilyenekért a közönségtől ajándékot elfogadni szigoruan tiltva van.

A közönséggel való hivatalos érintkezésben a szolgálati személyzetnek dohányozni nem szabad.

Az 1--5. §§-ok azon általános szabályokat tartalmazzák, melyek a szolgálati személyek és a közönség egymás közötti érintkezésénél irányadók.

Ezek a dolog természetéből folynak A közönség -- kivétel nélkül — a vasutak használatára utalva van, és igy az állam kötelessége, hogy a személyzet ildomos magaviselete felett őrködjék. Az előzékenység- és udvariassággal párosult határozott magatartás azonban — a vasuti szolgálat teljes ismeretét tételezi fel az alkalmazottnál, mely nélkül magatartása habozó és kötekedővé lesz.

Ha a szolgálati személyzet valamelyike szabályszerü teendőiért ajándékot fogad el, fegyelmileg büntetendő. — Szabályellenes szolgálatokért — p. o. ha valakit menetjegy nélkül enged utazni — az elkövetett bünös cselekvény minősége szerint bünfenyitő eljárás alá vonandó, a mi nem zárja ki azonban a fegyelmi eljárás meginditását.

2. §. A szolgálati személyzet jogai.

A közönség az egyenruhás, szolgálati jelvénynyel vagy igazolványnyal ellátott vasuti személyzetnek szolgálatból folyó rendelkezéseit követni tartozik.

Minthogy a vasuti személyzet az állam által átruházott vasutrendőri functiókat is teljesit, ezért szolgálatban előirt egyenruha viseletére van kötelezve. (A közm. és közlek. miniszternek 1868. évi 8456. sz. a. 1869. évi 11927. sz. a. és 1881. evi 3992. sz. a. rendeletei.)

A közönség csakis az egyenruhás, szolgálati jelvénynyel vagy igazolványnyal ellátott személyzetnek, szolgálatból folyó rendelkezéseit tartozik követni. A vasuti személyzet vasutrendőri jogai kiterjednek az egész vasutra, igy a váró- és éttermekre is.

3. §. Vitás kérdések eldöntése.

A közönség és a szolgálati személyzet közt felmerülő vitás kérdéseket állomásokon az állomási főnök, menetközben a vonatvezető dönti el.

A közönségnek fennmarad azonban panaszjoga, ha ugy véli, hogy jogaiban sérelmet szenvedett.

4. §. Panasztétel.

Panaszok a szolgálati elöljáróknál szóval vagy irásban tehetők, ugyszintén a minden állomáson létező panaszkönyvekbe is igtathatók.

Az igazgatóságnak minden panaszra, melyben a panaszló neve és lakása megjelölve van, lehető gyorsan kell válaszolni. — A szolgálati személyek ellen emelt panaszoknak az illetőnek név, szám, vagy valamely egyenruhabeli jelvény szerinti lehető pontos leirását kell hogy tartalmazzák.

Minthogy az utazó közönség ritkán van abban a helyzetben, hogy esetleges sérelmei orvoslását bevárhassa, azért a külön szóbeli vagy irásbeli panaszon kivül, a minden állomáson lévő panaszkönyvbe való beirás által is teheti feljelentését. Szükséges azonban ilyen esetben, hogy a panaszt tevő saját nevét és lakását, valamint az illető szolgálati személy név, szám vagy jelvény szerinti megjelölését is közölje, hogy az igazgatóságnak a panasz megtorlására mód nyujtassék. — Az igazgatóság köteles az ilyen panaszt sürgősen elintézni és a panasztevőt az eredményről haladék nélkül értesiteni. — A panaszkönyvek vitelének m ó d j a az üzleti rendtartás 111. §-ában van részletesen megállapitva. Eszerint; minden pályaudvarban és felvételi állomásokon a felvételi helyiségekben az utazók számára kellően lapozott, az üzleti igazgatóságnak az egyes lapokon áthuzott zsinegre nyomott pecsétjével ellátott panaszkönyvek kiteendők, a melyekbe az utazók által netaláni panaszok, a panaszló nevének, állásának és lakhelyének előadása mellett beiktathatók.

5. §. A pályaudvarba vagy pályára való lépés.

A közönség számára állandóan vagy időnként megnyitott helyeken kivül a pályaudva-

rokba, vagy a pályára lépni, a vasut-rendőri szabályok által erre jogositottak kivételével, mindenkinek tilos.

A vásut és az ahhoz tartozó épitmények jókarban tartására, valamint a vasuti forgalom biztonságára kibocsátott rendszabályok megsértése az 1879: XL. t. cz. 111. és 112. §§-ai szerint büntettetik. Ezek szerint:

Egy hónapig terjedhető elzárással és kétszáz forintig terjedhető pénzbüntetéssel büntetendő: a ki a gőz- vagy más gépekre, mozdonyokra, vaspályákra vonatkozó, az életbiztonság, az egésség oltalma végett kiadott rendeletet vagy szabályrendeletet megszegi.

A ki a vaspályán, vagy ahhoz tartozó épületekben a biztonság szempontjából kiadott rendeletet vagy intézkedést — miután a felügyelő személyzet tagja által figyelmeztetve lett — megszegi: ötven forintig terjedhető pénzbüntetéssel büntetendő.

6. §. *A szállitási kötelezettség korlátozása.*

Fizetési eszközök.

A személyek, állatok és tárgyak szállitását meg lehet tagadni, ha rendkivüli akadályok, vagy felsőbb erőhatalom esete forog fenn, vagy a rendes szállitási eszközök elégtelenek.

Fizetési eszközül, a váltópénz kizárásával, mindenütt a szomszédos pályákon törvényes árkelettel biró ezüst és arany pénz, a vaspálya-igazgatóság által meghatározott és minden állomáson falragaszok által kihirdetett árfolyam szerint fogadandó el, a mennyiben annak elfogadását törvényes tilalom nem gátolja.

A vasutak ama tényleges monopoliuma, melynél fogva kezükben tartják bizonyos irányban az egész közlekedést, az államnak kötelességévé teszi olyan szabályokat felállitani, melyek által megakadályoztatik az e monopoliummal való visszaélés.

Ugy a magyar kereskedelmi törvény mint az üzletszabályzat ez irányban első sorban a szállitási kötelezettséget állitja fel a vasutak részére.

Elvként áll a kereskedelmi törvény 423. §-a szerint. a vasutak szállitási kötelezettsége — a kereskedelmi törvény szerint csak saját vonalaikon, az üzletszabályzat 46. §-a szerint pedig más vasutra is kiterjesztve.

Emez elv alól ugy a kereskedelmi törvény mint az üzletszabályzat kivételeket statuál, melyek a vasuti forgalom természetének megfelelnek, melyek azonban ki nem terjeszthetők.

A magyat kereskedelmi törvény 423. §-a szerint a közforgalomnak átadott és árufuvarozásra rendelt vaspályák a fuvarozást a feladó által kijelölt vonalakon saját pályáikon meg nem tagadhatják, feltéve:

1. hogy az áruk minőségük vagy begöngyölésüknél fogva az üzleti szabályok vagy a pálya szerkezete és használati módja szerint fuvarozásra alkalmasak:

2. hogy a feladó az igazgatóságnak a fuvardijra, a rakodásra és a fuvarozásnak egyéb megengedett feltételeire vonatkozó intézkedéseit magára nézve kötelezőknek elismeri:

3. hogy a vaspálya rendes fuvarozási eszközei a fuvarozás teljesitésére elegendők.

Eme három esetből az üzletszabályzat 6. §-a csakis a fuvarozási eszközök elégtelenségét emliti, A másik két eset a 47. és 48. §§-ban foglaltatik.

Mig azonban a granted kereskedelmi törvény csak az áruszállitásról rendelkezik, addig az üzletszabályzat a személyek és állatok szállitására is vonatkozik. A kereskedelmi törvény a másik két esetet nem emliti, mivel ezek olyan általános jogszabályt tartalmaznak, mely nem való specialis törvénybe. Mindakettő ugyanis az »ultra posse nemo tenetur« elvnek folyománya.

II. Személyek, podgyász, halottak, jármüvek es élő állatok szállitása.

a) Személyek szállitása.

7. §. Menetrend. — Külön vonatok. — Indulási idő.

A személyszállitás a nyilvánosan közzétett s minden állomáson kifüggesztett menetrendek szerint történik, — melyek azt is kitüntetik, hogy az

egyes vonatok minő osztályu kocsikat visznek magukkal.

Külön vonatokra csak az igazgatóság adhat belátása szerint engedélyt.

A vonatok elindulása az indóházakban lévő állomási órák szerint történik.

8. §. Menetdijak.

A menetdijakat a minden állomáson kifüggesztett árszabás határozza meg.

9. §. Jegy-eladás, váltott jegyek visszavétele.

Menetjegyek eladása csekélyebb forgalmu állomásokon csak egy félórával, nagyobb forgalmu állomásokon pedig egy órával követelhető azon vonat elindulása előtt, melylyel az utazó menni szándékozik; sőt ha két ugyanazon irányban közlekedő vonat indulása közt még rövidebb időköz volna, csakis ezen idő alatt követelhető a menetjegyek kiadása. — Kik a vonat elindulása előtt 5 perczczel még jegyet nem váltottak, annak kiszolgáltatására igényt nem tarthatnak.

Hogy a pénzváltás általi késedelmezés elkerültessék, a menetdij megszámlálva készen tartandó.

A menetjegyek megfelelő kocsiosztályokra jogositanak, mig azokban hely van, illetőleg a kocsik cserélésénél hely marad. — Ha valamely utazónak a váltott jegy után őt megillető helyet kijelölni vagy néki ideiglenesen magasabb osztályban helyet adni nem lehetne, szabadságában áll annak, jegyét egy alsóbbrendü kocsiosztályra — melyben még üres hely van — szóló jegygyel, az árkülönbség megtérittetése mellett, kicserélni, vagy az utazást abbanhagyni és a megfizetett menetdijat visszakövetelni.

A vonattal további utra jogositó jegygyel érkező utazók az ujonnan jelentkezők felett mindenesetre elsőbbséggel birnak.

A kiindulási állomáson a vonatnak elindulása előtt legkésőbb 20 perczczel az első két kocsiosztálynak egész coupéi, a mennyi ülőhely azokban van, megrendelhetők. — Közbeeső állomásokon egész coupékat csak akkor lehet követelni, hogy ha a megérkező vonattal üres coupék is érkeznek.

Ha az utazó külön coupét váltott, erről annak igazolvány állitandó ki. — Az utazónak nincsen joga a coupéba több személyt felvenni, mint a hány menetjegy váltatott.

10. §. Menetjegyek s azoknak érvényessége. — A menetdij mérséklése gyermekeknél.

A menetjegyen meg van jelölve az állomás, a honnan s a meddig a szállittatás követeltetett, továbbá azon kocsiosztály menetdija, melyet az utas használni szándékozik, a mennyiben a viteldij árkelet-hullámzásoknak kitéve nincsen, végre az idő vagy vonat, melyre a jegy érvényes.

Az idő vagy vonat, melyre a menetjegy érvényes, a menetjegyen bélyegzés által jelöltetik, ugy hogy a vevő azonnal megtudhatja, vajjon jegye az általa szándékolt menetre szól-e?

Az utasnak meg van engedve menetközben bármely közbeeső állomáson kiszállani s ugyanazon vagy más nap a kijelölt állomásig menő, az előbbinél nem magasabb dijtételek mellett szállitó vonaton tovább utazni. — Ily esetben azonban az utasnak menetjegyét az illető közbeeső állomáson, nyomban a vonat eltávozása után, az állomási főnöknél be kell mutatni és követelni, hogy az a további érvényességre vonatkozó jegyzettel elláttassék.

Ezen feljegyzés azonban a térti- és körutazási jegyeknél megállapitott határidők meghosszabbitását nem vonja maga után.

10 éven alóli gyermekek mérsékelt áron szállittatnak.

Ha a gyermekek kora felett kétely támad, akkor az ellenőrzésnél jelen lévő legfőbb hivatalnok határozata dönt.

Oly gyermekekért, kiket még ölben lehet hordani és hozzátartozóikkal egy helyet foglalnak el, fizetni nem kell.

11. §. Váltott jegyek kicserélése.

Az utasoknak szabadságában áll váltott jegyeiket, a mennyiben magasabb kocsi-osztályokban még hely van, a vonat elindulása előtt 10 perczczel, az árkülönbség utánfizetése mellett, magasabb kocsiosztályra szóló jegyekkel kicserélni. — Utközbe eső állomásokon, a magasabb osztályu helyre való átszállást csak egy, a rendeltetési helyre szóló oly jegy hozzáváltása esetén lehet követelni, melynek ára a már váltott jegy árával együtt az illető magasabb osztály után járó menetdijat legalább is eléri.

Magasabb osztályra váltott jegynek kicserélése alsóbb osztályra szóló jegygyel csak a 9. §-ban érintett esetben történhetik.

12. §. A helyek kijelölése.

Egyes külön helyek nem adatnak el s olyanokat előre lefoglalni nem lehet.

A szolgálati személyzet joga, sőt az utasok kivánságára kötelessége, azoknak helyeiket kijelölni. — Magánosan utazó nők, kivánatukra lehetőleg csak nőkkel helyezendők el egy coupéba. — A második és harmadik kocsiosztályban utazók számára minden vonatban legalább is egy-egy női

coupénak kell lenni. — Az amerikai rendszer szerint készült kocsiknál ezen utóbbi határozat csak az e rendszer által megengedett módositások mellett foglal helyet.

A 7—12. §§-ok a személyszállitásról részletesen intézkednek. — A személyszállitási szerződés a vasut és a közönség között a menetjegy megvétele által köttetik. A menetjegy birtoka rendszerint jogot ád mindenkinek, hogy a jegyen kitüntetett irányban és a jegyen látható kocsiosztályban utazhasson. Külön vonatokra csak az igazgatóság adhat belátása szerint engedélyt. — Egyes külön helyre a menetjegy nem ad jogot és olyant előre lefoglalni nem is lehet.

A helyi érdekü vasutaknál a következő eltérés mutatkozik:

178. A személyeket szállitó vonatokhoz adandó kocsiosztályokat minden egyes vasutra nézve a közmunka- és közleked. miniszterium állapitja meg.

179. Női szakaszok rendszerint nem kivántatnak; e részbeni kivételeket engedélyezni, a közm. és közleked. miniszteriumnak tartatik fenn.

180. Ha egy vonatnál ugyanazon kocsiosztályból csak egy szakasz van, ugy az illető szakaszban — amennyiben az I. vagy II. osztályú — a dohányzás csak e szakasz minden utasának beleegyezése mellett van megengedve, mi a kocsikban megfelelő kifüggesztés által közzé teendő.

Ellenben ha csak egy III. osztályú szakasz áll rendelkezésre, ebben a dohányzás megengedendő.

Ha azonban egy kocsiosztályból több elkülönitett szakasz van, akkor e szakaszok egyike mint e kocsiosztálybeli „nem dohányzó szakasz“ jelölendő meg.

13. §. Alkalmatlankodó egyének kizárása.

Kiknek szomszédsága feltünő betegségek vagy más okok miatt az utitársaknak szembetünőleg alkalmatlan, az együtt és tovább utazástól eltilthatók, hacsak külön coupét nem váltanak. — Ily esetben azonban a netán már megfizetett menetdijat vissza kell adni. — Ha valamely utasnak alkalmatlan volta csak utközben vetetik észre, hacsak — a mennyiben rendelkezésre áll — külön

coupét nem váltana, az ut tovább folytatásától eltiltható.

Ily utasnak a még hátralévö utra esö menet- és podgyászdij visszaadandó.

Habár, mint fennebb emlitettük, a menetjegy birtoka a birtokosának rendszerint jogot ád a jegyen kitüntett irányba való utazásra, közérdekből mégis két esetben kivételt statuál az üzletszabályzat, és pedig 1) a 13. §. szerint, azok, kik feltünö betegségek vagy más okok miatt az utitársaknak szembetünőleg alkalmatlanok pl. undort gerjesztő, fekélyes betegek, az együtt és tovább utazástól eltilthatók, ha csak külön coupét nem váltanak, 2) a 23. §. szerint a részegek és az ellenszegülő egyének az utazástól eltilthatók, esetleg utközben a tovább utazástól kizárhatók.

Az 1. esetben az utazástól kizárt a kifizetett egész menet és podgyászdijat, ha pedig utközben záratnék ki a még hátralevö utra eső menet- és podgyászdijat visszakövetelheti.

A 2. esetben azonban a kizárt a kifizetett menetdijjat elveszti és ha utközben, vagy akkor tiltatnék el az utazástól, a midőn podgyászát már feladta, csak arra van igénye, hogy podgyásza ott adassék ki neki, a hová az szállitás végett feladatott. Ez egyik esete a vasutak által alkalmazható rendbüntetéseknek. A vasutaknak eme joga közérdekből is a forgalom biztonsága miatt adatott.

14. §. Várótermek. — Jegykiadás és podgyászfelvétel. — Jegyek ellenőrzése.

A váró-termek minden egyes vonat elindulása előtt legkésőbb egy órával, a jegykiadás és podgyász-felvételi pénztárak pedig nagyobb forgalmu állomásokon szintén legkésőbb egy órával, és kisebb forgalmu állomásokon legalább is félórával előbb megnyitandók.

Az utas váltott jegyét, kivánatra, a váróterembe lépés, ugyszintén a kocsiba szállás alkalmával előmutatni tartozik. — Köteles továbbá jegyét az utazás alatt is mindaddig megőrizni, mig azt tőle át nem veszik.

Az utas, kit érvényes menetjegy nélkül találnak, köteles az általa megtett egész ut hosszára, és ha azon állomás, a hol felszállott, nyomban kétségtelenül meg nem állapitható, a vonat által megtett egész ut hosszára eső rendes menetdij kétszeres összegét, de legalább 3 forintot lefizetni. — Ha pedig az utas valamely személy-kocsiba beszállván, a kalauznak vagy vonatvezetőnek mindjárt a beszállás alkalmával minden fölszólitás nélkül jelenti, hogy elkésés miatt jegyet már nem válthatott, feltéve, hogy néki az utazás egyáltalán megengedtetik, — mire azonban igénye nincsen, — 50 krajczárral magasabb menetdijt köteles fizetni. Ki azonnal fizetni vonakodik, a kocsiból kizárható.

E szakasz 3. bekezdésében is foglaltatik a vasutaknak az előbbi szakaszban foglalthoz hasonló rendbüntetési joga. Csakhogy az ezen §-ban körülirt esetben nem alkalmazható feltétlenül. Azon körülmény, hogy az illető utas érvényes, vagy egyáltalán semmi menetjegyet nem tud felmutatni, nem szolgálhat okul arra, hogy a megtett ut kétszeres megfizetésére feltétlenül köteleztessék. Minthogy ugyanis szándékosság vagy vétkesség nélkül általános jogfogalmak szerint jogszerüen nem alkalmazható büntetés, azért meg kell engedni az utasnak, hogy a már teljesitett fizetést bizonyithassa.

Helyi érdekü vasutaknál nyilt pályákon levő megálló helyeken váróhelyiségek előállitása nem követeltetik. — Menetjegyek a helyi érdekü vasutaknál a kalauz által adathatnak ki, a fenti szakaszban emlitett 50 krnyi dijfelülfizetés pedig elesik. — A menetjegyek kiadása egy, a megálló közelében lakó, alkalmas egyénre is bizható.

15. §. Beszállás a kocsiba.

A kocsikba való beszállást az állomási harangnak kétszeri, világosan megkülönböztethető megcsenditése jelzi.

16. §. Az indulási idő elmulasztása.

Ha a mozdonysippal az elindulásra jel adatott, utas többé be nem szállhat. A kocsik megin-

ditása után minden beszállási kisérlet s e czélra való segélynyujtás büntetés terhe alatt tilos.

Azon utas, ki az indulás idejét elmulasztotta, sem a viteldij visszatéritésére, sem másnemü kárpótlásra számot nem tarthat.

Meg van azonban neki engedve, a már váltott jegygyel egy ugyanazon vagy másnap a kijelölt állomásig menő s nem magasabb dijtételek mellett szállitó vonaton tovább utazni, ha jegyét az állomási főnöknek azonnal bemutatja, és a további érvényességre vonatkozó jegyzettel elláttatja, mi azonban a térti, körutazási vagy kéjvonatokra kiállitott jegyekre nézve megállapitott határidők meghosszabbitását nem vonja maga után.

17. §. Miheztartás a közbeeső állomásokon. A kocsiajtók nyitása és zárása.

Állomásra érkezéskor az állomás neve, az ott való tartózkodás ideje s az esetleges kocsiváltás kikiáltandó. Mihelyt a vonat megállott, azon kocsik ajtai, melyekben az illető állomásra utazók vannak, a kiszállási oldalon kinyitandók. A többi kocsik ajtait csak kivánatra kell fölnyitni.

Ki közbeeső állomásokon helyét, a nélkül, hogy azt megjelölje, elhagyta, ha azt időközben valaki elfoglalta, más helylyel megelégedni tartozik.

Az állomás nevének kikiáltása az utazóknak a kellő időbeni kiszállását czélozván, a kikiáltás elmulasztása a vasut kártéritési kötelezettségét állapitja meg, ha az utas azáltal kárt szenved.

18. §. Rendkivüli megállás a nyilt pályán.

Ha közbejött akadályok miatt valamely állomáson kivül hosszabb időre meg kellene állani, az utasoknak csak akkor szabad kiszállani, ha azt a vonatvezető világosan megengedi. Kötelesek

ilyenkor az utasok a vágányról azonnal távozni s a mozdonysippal adott első jelre helyeiket ismét elfoglalni.

A tovább indulásra a mozdonysipnak háromszori hangoztatásával adatik jel; ki a sip harmadszori füttyentésére még nem szállt be, jogát a tovább utazásra elveszti.

19. §. Magatartás menetközben a be- és kiszállásnál.

Menetközben a kocsikból oldalvást kihajolni, az ajtókra támaszkodni, vagy az ülőhelyekre lépni tilos.

Ha az utasoknak csak egyike is kivánja, az ablakok a szélnek fekvő oldalon bezárandók.

Az utasoknak a be- vagy kiszállásnál az ajtókat önmaguknak kinyitni tilos, hanem azok kinyitását a szolgálati személyzetre kell bizniok s mielőtt a vonat egészen meg nem állott, sem besem kiszállaniok nem szabad.

A mozdonyoktól és vágányoktól minden utasnak távol kell magát tartani és senkinek sem szabad a pályaudvart más, mint a kijelölt irányban elhagyni.

20. §. A kocsik rongálása.

Az ablaktörésekre külön kárpótlási dijszabály van, s az abban megállapitott összeget a szolgálati személyzet a kártevőtől azonnal behajtja. Ez azonban a dijszabályzat előmutatását követelheti. Fel van továbbá hatalmazva a vaspálya-igazgatás, hogy a kocsi belsejének bepiszkolásáért, a függönyök elszakitásáért sat. kárpótlást követelhessen és azt a kártevőtől azonnal behajthassa.

21. §. Vonatkésések. A menet félbeszakitása.

Késés a vonatok indulásánál vagy megérkezésénél a vaspálya-vállalat ellen semmi igényt nem ad. A menet abbanmaradása vagy félbeszakitása csak a még hátralévő utért fizetett menetdij visszakövetelésére jogosit.

Ha mindazonáltal valamely vonatnak, nem felsőbb erőhatalom által okozott elkésés folytán, a másik vonathoz való csatlakozása elmulasztatik, az átmeneti jegygyel biró utasnak, ha bebizonyitotta, hogy ő a legközelebbi visszamenő vonattal azon állomásra, honnét elindult, megszakitás nélkül viszszautazott, a jövetkor használt kocsi-osztálynak megfelelő oda- és visszautazási dijak megtéritendők.

Köteles azonban az utas ebbeli igényét, annak megóvása végett, az elkésett vonat megérkezése után azonnal, a menetjegy előmutatása mellett, az állomási főnöknek bejelenteni. Ez utóbbi köteles ennek folytán az elindulási állomás főnöke számára egy, a visszaérkezés idejét jelző bizonyitványt kiállitani.

Ha elemi események vagy más akadályok az utazást a pálya valamelyik vonalán meg nem engedhetővé teszik, azon esetben a várható vonalig másnemü alkalmatossággal való tovább szállitásról mindaddig gondoskodni kell, mig minden egyes esetre nézve külön intézkedés nem történt. Az utasok azonban nem követelhetik, hogy más alkalmatossággal való tovább szállitásuk a vaspálya által azon dijak fejében eszközöltessék, melyeket a vaspályán való szállitásért fizettek.

Forgalmi fennakadások és vonat-elkésések az állomásokon, a közönség által könnyen hozzáférhető helyen és mindjárt felismerhető módon, hirdetések utján azonnal nyilvánosságra hozandók.

Az üzletszabályzat egyik feltünő hiánya tagadhatlanul ezen §. intézkedése, mely szerint vonatkésés a vaspályavállalat ellen kártéritési igényt még akkor sem állapit meg, ha a késés nem elemi események folytán történt. A csatlakozó vonattól való lekésés avagy csak egy pár órai késés is tetemes anyagi kárt okozhat az utazó közönségnek, anélkül, hogy e §. szerint egyebet követelhetne, mint csatlakozás elmulasztás esetén az ingyen való visszautazást és a menetjegyért fizetett pénzének visszaadását.

Méltányos és igazságos volna, a mellett pedig analogia utján a kereskedelmi törvény 400—401. §-ainak is inkább felelne meg, ha vonatkésés által okozott károk tekintetében az utazó közönségre kedvezőbb intézkedések jutnának érvényre, mint a mostaniak.

Az angol törvény ez irányban sokkal megfelelőbb, a mennyiben vonatkésés alkalmából okozott kár megtéritésére kötelezi a vasuti vállalatot, ha a késés nem vis major folytán állott be.

22. §. Ebek sat. elvitele. Dohányzás. Tüzveszélyes tárgyak elvitele.

Ebeket s más állatokat a személykocsiba magával senki nem vihet. Kivételt képeznek azonban az olyan kis kutyák, melyeket ölben visznek, ha ugyan azok elvitele ellen a coupéban együtt utazóknak kifogásuk nincsen.

Dohányozni minden kocsiosztályban szabad; de az I. kocsiosztályban, ha dohányzók részére a vonatnál külön I. osztályu coupék nem volnának, csak a coupéban együtt utazók mindegyikének beleegyezése mellett. Nem dohányzók részére minden személyszállitó vonatnál lenni kell másod-, s a mennyiben lehetséges, harmadosztályu külön coupéknak is. A pipák födelekkel legyenek ellátva.

Tüzveszélyes tárgyakat, nemkülönben olyan podgyászt, melyben folyadékok vagy más bármi módon könnyen kárt okozható tárgyak vannak, különösen töltött fegyvereket, lőport, gyulékony vegykészitményeket s más hasonnemü tárgyakat a

személykocsikban elvinni nem szabad. A szolgálati személyzetnek jogában áll cz irányban kellő meggyőződést szerezni. Ki ezen határozat ellen vét, felelős mindazon károkért, melyek ezen tilalom áthágása folytán idegen podgyászokon vagy egyébként történtek, s azonkivül a vasutrendőri szabályokban megállapitott büntetés alá esik.

Vadászoknak és közszolgálatban álló egyéneknek szabad azonban kézi lőszerkészletet (Handmunition) magukkal vinni.

A magával vitt lőfegyver csőve fölfelé tartandó.

A 3. bekezdésben foglalt tilalom megszegése esetén az utazók podgyászán vagy egyébként okozott károkért a tilalom megszegője felelni tartozik – habár ez utóbbit szándékosság vagy közönséges értelemben vett vétkesség nem is terhelné. — Maga a tilalom áthágása olyan vétkesség, mely kártéritésre kötelez.

A 24. illetve a 48. §§-ban körülirt következmények a fenti tilalom ellen vétőkre is alkalmazandók.

23. §. *Részeg vagy ellenszegülő egyének kizárása.*

Ki az előirt rendet meg nem tartja, a szolgálati személyzet utasitásainak ellenszegül, vagy magát illetlenül viseli, az az együtt vagy tovább utazástól eltiltatik s kifizetett menetdijának visszatéritésére igényt nem tarthat. Nevezetesen a részegeknek az együtt utazást, vagy a várótermekben való tartózkodást nem szabad megengedni s ha véletlenül bejutottak, azonnal kiutasitandók.

Ha a kiutasitás menetközben történik, vagy pedig az illető személyek csak azután utasittattak el, midőn már podgyászaikat föladták, nincsen igényük arra, hogy a podgyász nékiek másutt adassék vissza, mint azon állomáson, a hova az szállitás végett felvétetett.

b) Podgyász-szállitás.

24. §. A podgyász fogalma.

Podgyász gyanánt rendszerint csak az szállitható, mit az utas saját vagy hozzá tartozóinak utiszükségleteül magával visz, nevezetesen: böröndök, köpenyzsákok, utitáskák, kalaptartók, kisebb ládák, s több efélék; nagyobb, kereskedőileg csomagolt ládáknak, tonnáknak, valamint más, az utiszükségletekhez nem számitható tárgyaknak podgyász gyanánt való szállitása csak kivételesen engedhető meg. Oly tárgyak, melyek mint teherszallitmányok a szállitásból, továbbá melyek a 22. §. 3. kikezdése szerint a személyszállitó kocsikban való elvitelből kizárvák, a 38. §-ban megállapitott különbeni következmények terhe alatt, mint podgyász sem szállithatók.

A podgyászra vonatkozó intézkedések tulajdonképen az áruszállitásra vonatkozó III. fejezetbe valók, és csak a személy-szállitással való szoros összefüggéseiknél fogva vétettek fel eme fejezetbe.

A személyforgalom gyorsasága és az ebből folyó jogügyletek gyors lebonyolitásának szüksége, továbbá a vasutak berendezése okozta, hogy a személyvonattal szállitott podgyász más elbánás alá esik, mint a közönséges áruszállitás.

Podgyászként rendszerint csak az szállitható, a mit az utasok utiszükségletként visznek magukkal.

A podgyász felsorolása itt csak exemplicative történik, miért is más itt fel nem sorolt tárgyak is a podgyász közé sorozandók, a mennyiben az utasok utiszükségleteire szolgálnak és felette nagy tartályokban elhelyezve nincsenek. — Különben kivételesen a vasuti közegek belátása és beleegyezése mellett nagyobb tartályok is szállithatók podgyászként. Ilyenek p. o. a kereskedelmi utazók mintáit tartalmazó tartályok.

25. §. A csomagolás módja. Régi posta- és vasuti jelek eltávolitása.

Podgyász, mely biztosan és tartósan csomagolva nincs, visszautasitható. A podgyászokat ré-

gibb posta- és vasuti jelek nélkül kell feladni. Ha ez elmulasztatott s ennek folytán a podgyász eltéved, a vaspálya az ebből származott kárért nem felelős.

Eme két intézkedést a személy-forgalomnál szükséges gyors kezelés indokolja. — Nem csomagolt vagy nem tartósan csomagolt podgyász egyrészt igen könnyen megsérül, másrészt pedig zavarja a kezelő személyzetet. A többféle, régibb és ujabb vasuti jegyekkel ellátott podgyász könnyen eltéved, a miért a vasut jogosan háritja el magától az ebből netán felmerülő károkat.

26. §. A podgyász átszolgáltatása.

Olyan podgyásznak elszállitását, mely a vonat elindulása előtt legkésőbb 15 perczczel a menetjegy előmutatása mellett a podgyász-szállitó hivatalnak átszolgáltatva nem lett, követelni nem lehet.

Ha kivételesen és utólagos feladás fentartása mellett a podgyász rendes átvétel nélkül szállittatik, az a rendes átvétel időpontjáig elszállitás végett feladottnak nem tekinthető.

Ugyanez áll a podgyász átvételére nézve a megálló helyeken is.

A podgyász szállitási diját azonnal le kell fizetni, mert különben annak elszállitása abbanhagyható.

27. §. Kézi podgyász elvitele.

Az utasok kisebbszerü, könnyen hordozható tárgyakat, a mennyiben azok az utitársaknak terhére nincsenek, a kocsiban magukkal vihetnek, ha ezt vám- vagy adórendszabályok nem ellenzik. A kocsiba vitt eféle tárgyakért podgyászvevények nem adatnak; ezekre az utasok maguk kötelesek felügyelni.

Ugyanezen föltételek mellett a IV. osztályban utazók, az állomási főnök belátása szerint szerszá-

mokat, tarisznyákat, továbbá kosarakba zsákokba, általvetőkbe sat. elhelyezett olyan terheket és más tárgyakat is vihetnek, melyeket gyalogjárók magukkal szoktak hordani.

Beigazolhatólag a vállalat vagy embereinek vétkessége által okozott kárért azonban a kereskedelmi törvény 425. § a utolsó bekezdésében foglalt jogszabály analogiája alapján a pályát ez esetekben is felelősség terheli. Ezen elvet a 29. §. utolsó bekezdése szabályként fel is állitja.

28. §. Podgyászvevények és a podgyász kiszolgáltatása.

A podgyász beszolgáltatásakor, mely alkalommal a menetjegy előmutatását követelhetni, az utas podgyász-vevényt kap. Ezen vevény birtokosának, kinek jogszerüségét a vasutigazgatás vizsgálni nem köteles, a podgyász csak a vevény visszaadása mellett szolgáltatik ki, mi által a vasuti vállalat minden további felelősség alól felszabadul.

A podgyász-vevény birtokosa jogositva van a rendeltetési helyen, mihelyt azon vonat, melyre a podgyász elszállitás végett feladatott, megérkezett, a podgyász kiadását a szabályszerü kirakodásra és kiadásra, valamint a netáni pénzügyőri kezelésre szükséges idő elteltével, a kiadó hivatal helyiségeiben azonnal követelni. Ha az utas a podgyász azonnali kiszolgáltatását bevárni nem akarja, akkor azt a podgyász megérkezése után 24 óra alatt a rendes kiadási órákban, a vevény visszaadása mellett, a podgyász-kiadó hivatalban követelheti vagy követeltetheti. Ha a podgyászt 24 óra alatt el nem viszik, azért az előirt fekbér fizetendő.

Vevény hiányában az igazgatóság a podgyász kiadására csak akkor kötelezhető, ha az átvételi jogosultság kétségtelenül igazoltatott, átvételi elismervény állittatott ki, s a körülményekhez képest más biztositás is nyujtatott.

A podgyász rendszerint csak azon állomáson adandó ki, a melyre fölvétetett. Ha azonban az idő és körülmények, nemkülönben a vám- és adószabályok megengedik, az utas kivánságára a podgyászt bármely utban eső állomáson is ki lehet adni. Ily esetben az utas a podgyász kiadása alkalmával a vevényt visszaadni és menetjegyét előmutatni köteles.

A podgyász-vevény előmutatóra szólló okirat, mely a vasuti vállalatot arra kötelezi, hogy az előzőleg fizetett árszabás szerinti viteldijért a podgyászt a rendeltetési állomásig fuvarozza. A vasuti vállalat nem lévén kötelezve a vevény jogszerü birtokát kutatni, a podgyászt a jelentkezőnek a vevény visszavétele mellett kiadhatja és ez által minden további felelősség alól felszabadul.

Ha az utas a vevényt elvesztette, ugy podgyásza kiadását csak ugy követelheti vissza, ha a podgyászhoz való jogosultságát kétségtelenül, tehát tanuk, a tartalom részletes felsorolása által, vagy egyéb alkalmas módon igazolja. E mellett a vasut még átvételi elismervényt, esetleg más biztositást is követeltet.

Hiányos és a kereskedelmi törvénynyel ellentétben áll e §. 1-ső bekezdésében foglalt azon intézkedés, hogy a vasuti vállalat a vevény visszavétele és a podgyász kiadása által minden további felelősség alól felszabadul.

Ez ellentétben áll a keresk. törvény 424. §-ával, mely szerint ilyen kikötés hatálytalan. A kereskedelmi törvény 430. §-a szerint kikötheti ugyan a vaspálya, »hogy az áru átvételével az igény oly hiány vagy megsérülés miatt is, mely az átvételkor azonnal felismerhető nem volt, elenyészik, ha az a kiszolgáltatástól számitandó bizonyos határidő alatt be nem jelentik«; azt azonban ki nem kötheti, hogy az áru átvételével, minden igény elvész.

29. §. A vaspálya felelőssége a podgyászért.

A vaspálya a podgyász-vevény kézbesitésének időpontjától kezdve felel a podgyásznak pontos és sértetlen kiszolgáltatásáért és pedig általában a III. fejezetben (áruk szállitása) foglalt feltételek és ha-

tározmányok értelmében, a mennyiben ezek a podgyászszállitásra nézve is alkalmazhatók, különösen pedig a következő elvek szerint:

a) ha az utazó magasabb értéket nem vallott be, elveszés vagy sérülés esetében a valóban szenvedett kár térittetik meg, mely azonban a sértetlen rész levonása után fenmaradó súlynak egy-egy kilogrammjaért (két vámfontja) hat ezüst forintnál többre nem rughat;

b) ha az utazó magasabb értéket vallott be, a podgyász szállitási dijával együtt, dijpótlékot is kell fizetnie, mely minden — habár csak elkezdett — 150 kilométer (20 mértföld után, és melyet a podgyásznak e feladási állomástól a kiadási állomásik megfutnia kell, legalább 10 krajczárt tesz, s a bevallott egész értéknek 2 ezertőlijét meg nem haladhatja.

Az értékbevallásnak csak akkor van jogérvényessége, ha az a feladási állomáson a podgyászfölvételi hivatal által a vevényre följegyeztetett.

c) A vasutvállalat a podgyász elveszéseért nem felel, ha az a vonat megérkezése után (28. §.) nyolcz nap alatt a rendeltetési állomáson nem követeltetik.

Azon utas, kinek podgyásza ki nem adatott, a podgyászkiadó hivataltól kivánhatja, hogy a podgyász visszakövetelésének megtörténtét a napnak és órának följegyzése által a vevényen igazolja.

Podgyászokért, melyek elszállitás végett föl nem adattak, különösen pedig azokért, melyeket az utasok magukkal a kocsikban vittek, (26., 27. §§.), ha elvesznek vagy megsérülnek, csak az esetben igényelhetni kárpótlást, ha bebizonyitható, hogy a kár a pályaigazgatás vagy emberei által okoztatott.

Minthogy a vaspályának a podgyászért való felelősségére az ezen szakaszban foglalt eltérésekkel általában az áru-

szállitásra vonatkozó szabályok irányadók, azért ismétlések elkerülése végett e helyütt csakis emez eltérő intézkedésekről fogunk szóllani. Az általános elvek tekintetében a III. fejezetre utalunk.

A kereskedelmi törvény 429. §. 1. pontja alapján a vasut kikötheti, hogy a 399. §.) szerinti (az áru elveszése vagy megsérülése által okozott) kártérités kiszámitásánál alapul veendő érték a podgyászjegyen kitett összeget, ily adatok hiányában pedig az eleve megállapitott szabályzati tételt meg nem haladhatja.

Ezen szabálynak megfelelőleg intézkedik az üzleti-szabályzat 29. §-ának a) és b) pontja.

Az a) pont szerint a vaspálya az elveszett vagy megsérült podgyász minden kilogrammjáért a károsultnak hat ezüst forintot fizet, feltéve, hogy bebizonyittatik, hogy a tényleges érték kilogrammonként legalább annyit kitesz. Ha a podgyász csak egy része veszett el vagy sérült meg, akkor a meglévő vagy meg nem sérült rész sulya levonatik az összsulyból és csak a tényleg elveszett vagy megsérült rész sulya után fizettetik az átlagos 6 ezüst frtnyi szabályzati tétel. Igy ha p. o egy podgyász-vevényen 3 podgyászdarab 75 kilogramm összsulylyal adatván fel, az egyik 25 kilogramm sulyu darab elvész, a másik 10 kilogramm sulyu darab megsérül, a vasut 40 kilogramm sértetlen podgyász levonása után 210 ezüst frtot fizet, feltéve, hogy az elveszett és megsérült podgyász értéke kilogrammonként legalább 6 ezüst forintot kitett. Eszerint általában nem a tényleg szenvedett kár, hanem legfelebb 6 ezüst forint egy-egy kilogrammért térittetik meg.

A b) pont szerint azonban jogositva van az utas podgyászának nagyobb értékét is bevallani, és ez esetben a szabályzati dijpótlék fizetése mellett a tényleg szenvedett kár térittetik meg, habár meg is haladja a 6 ezüst forintnyi tételt.

A magasabb értékbevallás a feladási állomáson a podgyász felvételi hivatal által a vevényre feljegyzendő, különben hatálytalan.

Kérdés támad, vajon köteles-e a vasut a biztositott nagyobb értéket megtériteni, ha a dijpótlék megfizettetett ugyan, de a vasuti hivatalnok a nagyobb értékbevallást tévedésből vagy szándékosan a podgyászvevényre rávezetni elmulasztotta? A felelet: igen. — Eltekintve ugyanis attól, hogy a vasut alkalmazottjainak vétkes vagy szándékos cselekményei által okozott károkért felelősséggel tartozik, és

hogy az utas igen gyakran nincsen abban az állapotban, hogy a rávezetést ellenőrizhesse, az általános jogelvekkel és kereskedelmi joggal ellentétben van, hogy az utas annak daczára, hogy jogai megovása tekintetében a maga részéről megtett mindent, a fuvarozó kötelességeinek elmulasztása által ez utóbbival szemben jogát elveszitse.

A kereskedelmi törvény idézett szabálya véleményünket meg nem döntheti. Az üzletszabályzat ugyanis tul ment a kereskedelmi törvény által nyujtott kedvezményen az által, hogy a szabályzati tételnél magasabb értékbevallásért dijpótlékot szed, minélfogva a vasut fuvarozási ügyleten kivül az utassal biztositási ügyletet is köt és ez utóbbira nézve biztositónak tekintetik és ezért kár esetén a szabályzati tételen felüli kárt is köteles megtériteni, akár rávezette a nagyobb bevallást a podgyászvevényre akár nem.

A kereskedelmi törvény 426. §-a szerint a vasut kikötheti: hogy a fuvarozás végett feladott podgyászért csak az esetben vállal felelősséget, ha az a kiszolgáltatási idő elteltétől számitandó bizonyos határidő alatt követeltetik vissza, mely határidő azonban három napnál rövidebb nem lehet.

Ezen szabályadta engedélynek felel meg a c) pont alatti intézkedés, mely szerint a vaspálya csak akkor felelős a podgyász elveszéséért, ha az az illető vonat megérkezése után nyolcz nap alatt követeltetik. — A régi üzleti szabályzat szerint e határidő csak 3 napot tett ki. — Hogy a kellő időben történt reclamálás beigazoltathassék, az utas a podgyászhivataltól követelheti, hogy a visszakövetelés napja és órája a podgyászvevényen megjelöltessék.

30. §. Elveszett podgyászdarabok.

Hiányzó podgyászdarabok, azon vonatnak — melyre föladattak, — a végállomásra való megérkezte után harmad nap mulva tekintetnek elveszetteknek, s az utasnak csak ekkor áll jogában a 29. §-ban meghatározott kárpótlási összegnek kifizetését követelni, semmi egyéb kártalanitásra igénye nem levén.

Ha az elveszett podgyász később megtaláltatnék, erről az utas, amennyiben tartózkodása megtudható, habár a kártéritési összeg már kifizet-

tetett, tudósitandó; ki is a tudósitás vétele után még négy hét alatt követelheti, hogy néki a megtalált podgyászdarab a kifizetett kártéritési összeg visszaadása mellett választása szerint vagy a rendeltetési, vagy pedig dijmentesen a feladási állomásra elküldessék.

Ezen szakasz a régi üzletszabályzattal szemben haladásnak tekintendő. A régi szerint ugyanis a vasut felelőssége a podgyász tekintetében csak három napra terjedt, mig elveszettnek csak nyolcz nap mulva volt tékinthető, illetve a szabályzati kártéritési tétel vagy a bevallott nagyobb érték csak nyolcz nap mulva volt követelhető. — A mostani szerint megforditva áll; a vasut felelőssége nyolcz napig terjed, kártéritési kötelességét azonban már harmadnap után kénytelen teljesiteni. Ez az utazó közönségre nézve nyilván előnyösebb.

A megtalált podgyász visszaadására nézve is eltérés van a régi és uj üzleti szabályzat között, mert amig a régi üzletszabályzat szerint csak akkor értesittetik az utas, hogy podgyásza megkerült, ha azt a kártéritési összeg kifizetése alkalmával követelte, addig az uj szerint az utas — ha csak neve és lakása tudva van — kötelezőleg értesitendő, habár a kártéritési összeg neki ki is lett volna fizetve. — Az utas ilyenkor követelheti, hogy neki a podgyásza a kapott kártéritési összeg visszaadása mellett az ő választása szerint vagy a rendeltetési, vagy pedig dijmentesen a feladási állomásra elküldessék. Az uj üzletszabályzat eme szabálylyal jobban óvja a közönség érdekét, habár a régi üzletszabályzat inkabb felel meg a kereskedelmi törvény 427. §-ának. E jogával az utas azonban csak az értesités vételétől számitandó négy hét alatt élhet.

31. §. A vaspálya felelőssége a szállitási határidő elmulasztásaért.

A vaspályáknak a szállitási határidő (28. §.) elmulasztásából származó kárpótlási kötelezettségére nézve a következő határozatok irányadók:

1. A szállitási határidő elmulasztásából eredő s kellően igazolandó károsodásért — ha az valóban megtörtént — fizetendő kártéritési összeg, a

kitüzött időben meg nem érkezett podgyász minden kilogrammjáért, (két font) s minden egyes napi késedelemért, ha a nap csak megkezdődött is, mindaddig, mig a podgyász elveszettnek nem tekintetik (30. §.), 10 krt követelhetni. Ha az utas a késedelmes szállitásért fizetendő kárpótlási összeg nagyságát, mint a kitüzött időben való szállitás iránti érdekeltségének árát a maga részére biztositani kivánja, erre vonatkozó nyilatkozatát a podgyászfelvételi hivatalnál legalább félórával azon vonat elindulása előtt, melyen a szállitásnak történni kell, s melyen az az üzleti szabályok értelmében történhetik, be kell adnia. E nyilatkozatnak csak akkor van jogereje, ha az a podgyászvevényre az emlitett hivatal által feljegyeztetett. Az ezért fizetendő biztositási dij minden megkezdett 150 kilométer (20 mfld.) után, melyet a podgyásznak a feladási állomástól a rendeltetési állomásig megfutnia kell, a bejelentett érdeköszeg után legalább 50 krt tesz s annak 2 ezertőlijénél nagyobb nem lehet, mely alkalommal a fizetendő dijak egész krajczárokra kerekittetnek ki. E biztositás alapján a vaspálya az utasnak a késedelmes szállitásért kártéritésképp azon összeget fizeti, melyet az a bevallott összeg határain belül kimutatni képes.

2. A vaspálya a szállitási határidő elmulasztásából származó károkért nem felel, ha igazolja, hogy a késedelem a rendes szállitó gondossága mellett sem volt elhárítható.

A kereskedelmi törvény 429. §. 2. pontja szerint a vaspálya kiköttheti, hogy a fuvaridő elmulasztásáért a 400. §. értelmében (a mennyiben t. i. igazolni nem képes, hogy a késedelmet rendes fuvarozó gondosságával elkerülnie nem lehetett) fizetendő kártérités azon összeget, mely a fuvarlevélben, rak- vagy podgyászjegyen a kellő időben megérkezés biztositásául kiköttetett, ily kikötés hiányában pedig az eleve megállapitott szabályzati tételt, mely a fuvardijnak teljes vagy részbeni elvesztésében is állhat, meg nem halad-

hatja. A vállalat vagy embereinek vétkes vagy gonosz szándéku eljárása esetében a felelősségnek ezen korlátozásai alkalmazást nem nyerhetnek.

Az üzletszabályzat 31. §-a ezen jogszabály keretében mozog, kivételt csak a nagyobb érdek bevallása esetére szólló azon rendelkezés képez, mely szerint eme nagyobb érdekbevallásnak csak akkor van jogereje, ha az a podgyászvevényre a podgyászhivatal által rávezettetett. — Erre nézve ugyanaz áll, mint a mit a 30. §-nál a nagyobb értékbevallásnál mondtunk.

A szállitási időbeni késedelem az illető vonat megérkezte után — a kirakodásra, és kiadásra valamint a netáni pénzügyőri kezelésre szükséges idő eltelte után — azonnal kezdődik, és addig tart, mig a podgyász elveszettnek nem tekintetik, tehát három napig.

Az késedelem által okozott károsodás mindannyiszor külön igazolandó, akár a normáltétel, akár a biztositott nagyobb érdekeltség értéke követeltetik. De a normáltétel sem követelhető feltétlenül egészen, hanem csakis annyi, mint a mennyi igazolható.

A normáltétel a podgyász minden kilogrammjáért naponként 10 krt tesz, ha tehát, az 50 kilogramm sulyu podgyász az utas megérkezése után negyedik napon érkezik a rendeltetési helyre, ugy a vasut 50×10×3 = 1500 krt vagyis legfelebb 15 frtot fizet a szállitási határidő elmulasztásaért — feltéve, hogy az utas legalább annyi tényleg szenvedett kárt képes kimutatni, és a vasut igazolni nem képes, hogy a késedelem a rendes fuvarozó gondossága mellett sem volt elhárítható. Ugyanez áll a nagyobb érdek biztositása esetén is.

32. §. Podgyász-hordárok.

Szabadságában áll az utasoknak oly állomásokon, hol podgyász-hordárok vannak, azokat a podgyászoknak a podgyász-hivatalba s onnan vissza vitelére — mit a vasut fel nem vállal — a vasutvállalat felelőssége nélkül használni. Ezen hordárok szolgálati jelvényeik által ismerhetők fel és nyomtatott szolgálati utasitással vannak ellátva, melyet szintugy, mint a nyomtatott dijjegyzéket is kötelesek szolgálat közben magukkal vinni s kivá-

natra előmutatni. Kötelesek ezen felül a podgyászvevény átvétele alkalmával egy, a hordár számával ellátott bárczát a vevény birtokosának kézbesiteni.

Nagyobb állomásokon intézkedést kell tenni, hogy az utasoknak módjukban álljon podgyászaikat, az igazgatóság felelőssége nélkül, valamely a vasut szolgálatában álló egyénnek (kapus) meghatározott dij mellett rövid időre, megőrzés végett átadatni.

Minthogy a podgyász-hordárok különösen a közönség kényelmére vannak rendelve, szolgálatuk pedig a vasuti forgalomhoz tartozónak tekinthető, azért nem is sorozhatók a vasut szolgálati személyzetéhez. A vasut ezekért nem is vállal felelősséget.

33. §. *Elhagyott tárgyak.*

A pálya területén, vagy a kocsikban hagyott és a vaspályának a találó által beszolgáltatott tárgyak legalább három hónapig megőriztetnek. Csakis e határidő eltelte után vétetnek e tárgyak, az azokra nézve az egyes vaspályáknál fennálló szabályok szerinti elbánás alá.

Gyorsabb megromlásnak kitett tárgyak azonnal, a mint azok megromlásától tartani lehet, eladandók, mely esetben a vételár a meghatározott idő elteltéig a jogosult rendelkezésére áll.

Egyébként az ilyen talált tárgyakkal a fennálló törvények határozatai szerint kell elbánni.

A magyar jog szerint elhagyott, eltünt vagy elveszett dolgot annak találója magának meg nem tarthatja, hanem köteles azt a hatóságnál feljelenteni és azt annak tulajdonosa az elévülése határidőn belől visszakövetelheti; és csak, ha e határidő alatt nem jelentkezik, válik a dolog a találó tulajdonává. — Találási dij nálunk nem létezik és a találó csakis költségeinek megtérítését követelheti.

A vasutakra nézve e szabály alól annyiban van tehát kivétel, hogy nem kötelesek hatósági őrizet alá adni a talált dolgokat, hanem maguk őrzik, és hogy a gyorsan romló

dolgok azonnal, a többiek pedig három hónap leforgása után eladhatók. Az értékesités módozatát minden vasut maga állapithatja meg.

Az osztrák birói gyakorlat szerint is csak megőrzőnek tekintetik a vaspálya, minélfogva találási dijat sem a vaspálya, sem alkalmazottja nem igényelhet.

Die von einem Reisenden im Eisenbahnwaggon aus Versehen zurückgelassenen Gegenstände sind als im Gewahrsam der Eisenbahnverwaltung befindlich anzusehen. — Dem Kondukteur, welcher vermöge seiner Dienstvorschriften die Waggons revidirt, und hiebei solche zurückgelassene Gegenstände findet, gebührt daher kein Finderlohn (Entscheidung des O. G. H. Wien, vom 18. Febr. 1874. Z. 1320.)

c) Halottak szállitása.

34. §. *Szállitási feltételek.*

Ha a halott vonat-kiindulási állomásról szállitandó, ezt legalább 6 órával, ha pedig közbeeső állomásokról, legalább 12 órával a vonat elindulása előtt be kell jelenteni.

A hullának légmentesen elzárt, faládával boritott koporsóban kell lenni. A hullát halottas kocsiban is szállithatni.

A hulla valaki által kisérendő, kinek menetjegyet kell váltani.

A feladás csak szabályszerüen kiállitott halotti bizonyitvány mellett eszközölhető, — melyet a vasut a halott feladásánál átvesz s annak kiadásánál viszszaad. Az árszabályszerü szállitási dijakat a feladás alkalmával kell kifizetni.

Ki hamis bevallás mellett halottat ad fel szállitás végett, azonfelül, hogy a megröviditett szállitási dijakat a feladási állomástól egészen a rendeltetési állomásig utánpótolni tartozik, még büntetésképen a szállitási dijak négyszeresét is köteles megfizetni.

Ha a hulla a rendeltetési állomásra megérkezett, az a megérkezés után 6 óra alatt elviendő, ellenkező esetben a helybeli elöljáróság intézkedéséhez képest eltemettetik.

Az e §-ban foglalt intézkedések kiválóan rendőri és egészségügyi óvórendszabályok lévén, az ezek megszegőjére szabott büntetés nem tekinthető tulságosnak.

d) Hintók és más jármüvek elszállitása.

35. §. Felvétel és elküldés. — Beszolgáltatási idő.

Hintók és egyéb jármüvek csak az e czélra kijelölt állomásokon és állomásokra vétetnek fel elszállitás végett. Azokat a vonat elindulása előtt két órával be kell jelenteni s legkésőbb egy órával előbb szállitás végett beszolgáltatni. Közbeeső állomásokon azoknak a kivánt vonaton leendő elküldésére a feladó biztosan csak akkor számithat, ha a szállitást 24 órával előbb bejelenti.

Hintókat s egyéb jármüveket gyors- és futárvonatokkal a vaspálya nem köteles szállitani.

Az utasoknak menetközben a feladott kocsikban maradni nem szabad.

Hintók és egyéb jármüvek tekintetében a külön és eltérő szabályokat azok alkotása és terimėjük tette szükségessé. — Jármű elnevezés alatt egyébként a kisebb hajókat is kell érteni. Minthogy nem minden állomás van ily járművek felrakodására berendezve, azért csakis azon állomásokon vétetnek fel szállitás végett, melyek e czélra külön ki vannak jelölve. Nehogy a személyszállitásra vonatkozó szabályok kijátszassanak, utasok a feladott kocsikban nem maradhatnak.

36. §. Kiszolgáltatás.

A rendeltetési állomásra való megérkezés után a hintó vagy jármü a netalán kapott nyugta visszaszolgáltatása mellett kiadatik, s ha a vonat esti

6 óráig érkezett meg, legkésőbb 2 óra alatt elviendő. — Ha azonban a vonat esti 6 óra után érkezett meg, ezen határidő csak másnap reggeli 6 órától számittatik. — A további ottmaradás minden órájáért joga van az igazgatóságnak fekbért követelni.

37. §. Podgyásznak benhagyása a jármüvekben.

A kocsik és jármüvek kisérőinek szabad podgyászaikat (24. §.) azokban hagyni, ha azt a vám- és adószabályok nem ellenzik (lásd 38. §.).

38. §. A vaspálya felelőssége a jármüvekért.

A vaspálya a szállitott hintók és jármüvekért, az áruszállitásra nézve érvényes föltételek és határozmányok szerint felelős, a mennyiben ezek alkalmazhatók. Nem felelős azonban azon kárért, melynek elháritása a vaspálya által előirt vagy a küldő által önként felajánlott kiséretnek lett volna kötelessége.

E mellett kikötöttnek tekintetik, hogy az elveszésért vagy megrongálásért követelendő s a törvényes határozmányok értelmében a kártérités alapjául veendő érték, azon összegnél nagyobb nem lehet, mint melyet a feladó az átadás alkalmával bevallott.

Ilyen értékbevallásnak csak a hintókra vagy jármüvekre nézve van helye, nem pedig az azokban lévő tárgyakra is. (37. §.)

Ez utóbbiakra nézve a vaspálya nem felelős azon károkért, melyeknek elháritása a kiséret kötelessége lett volna, másnemü károkért pedig csak akkor felelős, ha a mulasztás a vasut-igazgatóságra vagy embereire bizonyul.

Értékbevallás esetén, a hintónak vagy jármünek szállitási dija bizonyos pótlékkal emeltetik. —

Ezen pótlék minden elkezdett 150 kilométer (20 mértföld) után legalább 5 krajczár leend, azonban a jármű bevallott egész értéknek 1 ezertölijét meg nem haladhatja, mely alkalommal a lefizetendő összeg egész krajczárokra kerekittetik ki. Ha értékbevallás nem történt, kikötöttnek tekintetik, hogy minden egyes járműnek, ide értve az abban lévő tárgyakat is, a törvény szerint kiszámitandó és megtéritendő értéke sem elveszés, sem megrongálás esetében 450 ezüst forintnál magasabb nem lehet.

450 forintnál magasabb értéknek bevallása, kiséret mellett küldött hintóért, jogerővel csak akkor birhat, ha e bevallás a feladási állomáson a felvételi hivatal által a szállitó levélre feljegyeztetett; kiséret nélkül küldött hintóknál a magasabb érték bevallása a teherszállitmányokra nézve fennálló szabályok szerint történik. (68. §.)

A vaspályáknak a járművekérti felelősségére általában az áruszállitásra vonatkozó szabályok irányadók. Igy a kereskedelmi törvény 425. §-ának 6. pontja alapján kiköti a vaspálya, hogy felelősséget nem vállal azon károkért, melyeknek elháritása a kiséret teendője volt, akár követelte a vaspálya a kiséretet, akár a küldő maga ajánlotta fel. — A kereskedelmi törvény 429. §-a 1. pontjának felel meg azon rendelkezés, hogy értékbevallás esetén a kártéritési összeg emez összeget meg nem haladhatja, habár a tényleg szenvedett kár nagyobb is volna. Ha értékbevallás nem történt a szabályzat kártéritési tétele legfelebb 450 ezüst forintot tesz; ha tehát érték be nem vallása esetén a tényleg szenvedett kár 450 ezüst frtnál kisebb, ugy ezen tényleges kár p. o. 320 ezüst forint fizetendő, 450 forinton felüli összeg azonban nagyobb érték be nem vallása esetén semmikép sem fizettetik.

A nagyobb érték bevallása azonban jogerővel csak akkor bir, ha ez a felvételi hivatal által a szállitó levélre rávezettetik. — Minthogy a vasut a nagyobb érték biztositására külön dijat szed, azért itt is áll az, a mit erről az előbbi szakaszoknál mondtunk.

39. §. A szállitás határideje.

Személyvonatokkal szállitott, kisérettel ellátott jármüvek a rendeltetési állomásig azon vonattal szállittatnak, a melyre feladattak; amennyiben pedig utközben azoknak egyik vonatból a másikba át kell menniök, csak a legközelebbi személyvonattal szükséges megérkezniök.

Minden más hintó vagy jármüre nézve ugyanazon szállitási határidők érvényesek, mint a közönséges árukra nézve.

Az ezen szállitási határidők elmulasztásából származott kárért, a kártéritési kötelezettség rendszerint minden egyes elmaradt hintóért s elmulasztott, habár csak megkezdett napért, 15 frtnál nagyobb nem lehet. A kiséret mellett küldött hintóknál és egyéb jármüveknél, a pontos szállitáshoz kötött különös érdek fejében tett magasabb értékbevallásnak jogereje csak akkor van, ha e bevallás a feladási állomáson a felvételi hivatal által a szállitó levélre feljegyeztetett; — kiséret nélkül küldött hintóknál a bevallás a teherszállitmányokra nézve fennálló szabályok szerint történik.

Mindkét esetben viteldijpótlék követeltetik, mely a lefizetendő összegnek egész krajczárokra kikerekitése mellett minden 7·5 kilométer (1 mfd.) és a bevallott összeg minden megkezdett 30 frtja után $^1/_4$ krajczárnál kisebb és 15 krnál nagyobb nem lehet.

e) Élő állatok szállitása.

40. §. Felvétel. — Fel- és lerakás. — Beteg és vadállatok kizárása.

Élő állatok csak olyan állomásokon és állomásokig vétetnek szállitás végett át, melyek azoknak átvételére kijelölvék. — A küldő, illetőleg átvevő köteles az állatoknak a kocsiba való fel-

és kirakására ügyelni, az állatok megkötésére szükséges eszközökről gondoskodni s azok megkötését eszközölni vagy eszközöltetni, s egyszersmind az állatok biztos elhelyezéséről meggyőződni.

Beteg állatok szállitásra nem vétetnek át. — Mennyiben van az élő állatok szállitása a marhavész miatt eltiltva, azt a fennálló egészségügyi szabályok határozzák meg.

Vadállatokat szállitani a vaspálya nem köteles. Más élő állatok szállitásánál joga van a vasutnak kiséretet kivánni. — A kisérőnek, a mennyiben az állomási főnök kivételnek helyt nem ad, az illető marhakocsikban kell utazni, s a szállitás alatt az állatokra felvigyázni. — Apróbb marhák, főleg baromfiak mellett, ha hordozható, kellően elzárt ketreczekben (szellős és eléggé tágas tartályokban) adatnak fel, külön kiséret nem szükséges.

A kereskedelmi törvény 423. §. 1. pontja szerint az üzletszabályzatnak tartatik fenn annak meghatározása, hogy minőségüknél fogva mily áruk vannak a fuvarozásból kizárva. Ennek megfelelőleg intézkedik e §, a midőn a beteg állatokat a fuvarozásból egyáltalán kizárja. Vadállatokat nem köteles ugyan szállitani, de kellő biztonsági intézkedések mellett szállithatja.

41. §. Ebek szállitása.

Az ebek elkülönitett rekeszekben szállittatnak.

A szállitási dijat az eb feladása alkalmával kell lefizetni, miről vevény állittatik ki, melynek visszaadása mellett az eb az ut bevégezte után kiadatik. Oly ebeket, melyeket a kiadási állomásra való megérkeztük után azonnal el nem visznek, a vasuti igazgatás őrizet alá venni nem tartozik. — E szabályok azonban csak olyan ebekre alkalmaztatnak, melyek utasok kiséretében személyvonatokkal szállittatnak, más esetekben az ebek szállitására nézve is a 40—43. §§. határozatai érvényesek.

Lovak és ebek szállitási diját a kiindulási állomáson kell lefizetni. A lovak ugyanis a szállitás alkalmával leg-

inkább vannak a kidőlésnek kitéve, az ebek tekintetében értékük csekély és ingadozó voltánál fogva nincsen garanczia arra nézve, hogy a rendeltetési állomáson kiváltatnak.

42. §. Lovak szállitása.

Hogy lovak szállitása minő vonatokon és mily számban történhetik, az a vaspályától függ.

A lovaknak a vonat elindulása előtt legalább egy órával készen kell állni a kocsikban való elhelyezésre. — Ha a vonat éjjel vagy reggel 7 óra előtt indul, a lovakat esti 8 óráig be kell jelenteni.

Közbeeső állomásokon a lovak biztos elszállitására csak az állomási főnökkel történt előleges értekezés esetén számithatni.

Ha a lovak a rendeltetési állomásra megérkeztek, a netalán kapott vevény visszaszolgáltatása mellett kiadatnak, s azokat a pályaudvarra való megérkezés után legkésőbb egy órával el kell vinni.

Ezen idő elteltével a vasut-igazgatásnak még akkor is van joga álláspénzt követelni, ha a lovak a pályaudvaron szabad ég alatt maradtak.

A lovak szállitását a kiindulási állomáson kell lefizetni.

43. §. Más állatok szállitása.

Az egyszerre szállitandó másnemü állatok számát, nemkülönben azon vonatokat is, melyekkel ezek szállitandók, a vaspálya határozza meg. — Egyes daraboknak szállitása különsen attól függ, hogy van-e számukra alkalmas hely, miért is azok szállitását előre biztositani nem lehet.

A szállitási dijat a feladási állomáson kell lefizetni.

Az osztrák-magyar belforgalomban, fuvarlevél mellett történt feladásnál a szállitási dijak kifizetését a feladó, tetszése szerint az elfogadóra is atutalhatja.

Az állatokat a vonat elindulása előtt legalább két órával kell a pályaudvarra hozni, s ha a vonat éjjel vagy reggel 7 óra előtt indulna el, este 8 óráig bejelenteni. — Az állatok, a rendeltetési állomásra való megérkezés után, a szállitó vevény visszaszolgáltatása mellett kiadatnak. — A kirakásnak és elhajtásnak legkésőbb két órával a megérkezés után meg kell történni. — Ezen idő elmultával a pályaigazgatóság az állatokat a feladó veszélyére és költségére felügyelet alá adhatja vagy álláspénzt szedhet, ha ugyan a barmoknak a pályaudvaron tovább maradását megengedi.

44. *A vaspálya felelőssége az állatokért.*

A szállitásra átvállalt ebek, lovak s más élő állatok elveszteért vagy megsérüléseért a vaspálya kártéritési kötelezettségére nézve, az áruforgalomról szóló III. fejezetben meghatározott szerződési feltételek irányadók, a mennyiben azok az állatok szállitására alkalmazhatók.

A vaspálya nem felelős azonban a károkért, melyek az állatok szállitásával járó különleges veszélyekből támadnak; nem nyujt kárpótlást tehát különösen akkor, ha a veszteség vagy sérülés kiugrás, esés, döfés, fuladás, vagy egyéb okokból a fel- és kirakásnál, szállitás vagy a pályaudvaron tartózkodás közben történt. — Nem felelős továbbá azon károkért sem, melyek a követelt kiséret (40. §.) által feladatához képest elhárithatott veszélyből származnak. — Ide számitandók mindazon veszélyek, melyek a szállitásra használt vasuti kocsik olynemü megrongálásából származnak, milyenekért a vaspálya nem felelős, nevezetesen azok is, melyeket az állatoknak utközben való kellő felvigyázása, ápolása és táplálása által elháritani lehetett volna.

Ha a kárpótlási kötelezettség beáll, akkor ugy az elveszés, mint a sérülés esetében a feladó által bevallott érték, ka pedig ily bevallás nem történt, a következő összegek képezik a kártalanitási maximál-tételeket:

300	forint	egy		lóért,
100	»	»		csikóért egy éves koráig,
150	»	»		hizott ökörért,
100	»	»		szarvasmarháért,
12	»	50 kr.	egy	borjuért egy éves koráig,
45	»	— »	»	hizott disznóért,
17	»	50 »	»	sovány »
5	»	— »	»	malaczért három hónapos koráig,
10	»	— »	»	juhért vagy kecskéért,
5	»	— »	»	kutyáért,
50	»	— »		egyéb állatok 100 klgr.-jáért.

Ha értékbevallás történt, az árszabás szerinti szállitási dijon felül dijpótlék fizetendő, mely az egész utvonal minden megkezdett 150 kilométere (20 mfd.) után, a fizetendó összegnek egész krajczárokra való kikerekitése mellett, 5 krnál kisebb és a bevallott egész összegnek 1 ezertőlijénél nagyobb nem lehet.

Magasabb érték bevallása jogerővel csak akkor bir, ha az vagy a fuvarlevél czimlapjának e végre kijelölt helyére (ha t. i. a szállitás fuvarlevél mellett történik,) a küldő által betükkel feliratott, vagy a feladási állomás felvételi hivatala által a vevényre följegyeztetett.

A kereskedelmi törvény 425. §-ának 5. pontja értelmében a vaspálya kikötheti, hogy nem vállal felelősséget azon kárra nézve, mely az állatokban a fuvarozásukkal járó különös veszélyből támad.

Megfelelőleg eme szabálynak intézkedik tehát az üzleti szabályzat fenti szakasza. Az ott felsorolt esetek csak

exemplicative vannak felsorolva, miért is az ott fel nem sorolt, de az állatok szállitásával járó más veszélyből származó kárért sem felelős a vasut.

De azért nincsen kizárva azon eset sem, hogy a kár nem az állatok szállitásával járó különleges veszélyből, hanem magának a vasut hibájából, a szállitás czélszerütlen és rendellenes módjából keletkezett.

Igy p. o. ha a vasut a szállitásra beteg állatok által megfertőzött kocsikat használt, vagy különféle állatokat szállitott egy kocsiban.

Minthogy azonban a vasutak a kereskedelmi törvény 425. §-a, illetve az üzleti szabályzat 67. §-a 6. pontja alapján azon előjoggal is birnak, hogy az ellenkező bebizonyitásáig azon vélelem is kikötöttnek tekintendő, hogy a kár tényleg az el nem vállalt veszélyből származott, azért a vasut hibáját ily esetben a károsult tartozik igazolni.

Magasabb érték bevallásánál a beigazolandó nagyobb érték, enélkül a fenti szabályzati tétel képezi a maximal tételt.

45. §. *Szállitási határidő.*

A szállitási határidők a szerint, a mint a szállitás személy- vagy tehervonatokkal történik, ugyanazok, melyek a gyors- vagy teherszállitmányoknál, s a III. fejezetben foglalt határozatok szerint számittatnak ki, melyek a szállitási batáridők elmulasztásának következményeire nézve is mérvadók.

Lovaknak és ebeknek kiadását azonban, ha azok személyvonatokkal szállittatnak, a 28. §. 2. bekezdésében a podgyász-kiadásra nézve meghatározott idő alatt követelhetni. A kellő időben való szállitáshoz kötött különös érdek bevallása jogerővel csak akkor bir, ha az vagy a fuvarlevél czimlapjának e végre kijelölt helyére (ha t. i. a szállitás fuvarlevél mellett történik) a küldő által betükkel feliratott, vagy a feladási állomás felvételi hivatala által a vevényre feljegyeztetett.

Mindkét esetben dijpótlékot kell fizetni, mely minden 7·5 kilométer (1 mértföld) és a bevallott

érték minden kezdődő 35 frtja után, a törteknek egész krajczárokra való kikerekitése mellett, $^1/_{10}$-ed krajczárnál nagyobb és 15 krajczárnál kisebb nem lehet.

A helyiérdekü vasutaknál podgyászszállitás tekintetében a következő eltérések vannak:

183. Az üzletszabályzatnak azon határozmányaitól való eltérések, melyek átalában a podgyászfelvételre vonatkoznak, a közmunka- és közl. minisztérium külön engedélyétől tétetnek függővé.

184. Megálló helyekről nyilt pályán rendszerint csak kézi podgyász szállitható. Ha azonban kivételesen másnemü áruk is felvétetnek, ez esetekben a következő határozmányok érvényesek:

a) *Megengedtetik, hogy a podgyász-dijszabás nem suly, hanem darab és szállitási távolság után szabassék meg. Az illetékek beszedése a rendeltetési állomásra átutalható, ha csak a podgyásznak utólagos felvétele egy közbeeső állomáson nem találtatik alkalmasabbnak.*

b) *Podgyász-vevények kiadása ily megállókról inditott forgalomban nem követelhető; ép oly kevéssé podgyásznak feladása más hason megállók vagy csatlakozó pályák állomásaira.*

c) *Ily podgyász elveszése esetében a vasuti vállalat darabonként legfeljebb 50 frtig áll jót; a fél azonban köteles az értéket jogszerüen bebizonyitani.*

d) *Kár esetében annak terjedelme megállapitandó és a kártérités, az elveszésre megállapitott legnagyobb kártalanitási összeg arányában szabandó meg.*

e) *Ily podgyászdarabokra nézve érték-biztositás nem fogadtatik el.*

f) *Hasonlóan ki van zárva a szállitási határidő betartására czélzó érték biztositás, valamint az üzletszabályzatnak a szállitási határidők elmulasztására vonatkozó jótállási határozmányai is ily podgyásznál nem alkalmazhatók.*

g) *Kisebb élő állatok felvétele megállókon csak ugy engedtetik meg, ha az állatok kalitkában (rekeszekben, kosarakban stb.), vagy podgyászként oly állapotban adatnak fel, mely az elszökést meggátolja.*

185. A vasut jótállási kötelezettsége ily megállókra rendelt podgyász-forgalomban akként szorittatik meg, hogy az igazgatás podgyász-elveszés-, vagy sérülésért minden felelősségtól ment, ha a podgyász kiadása a vonat megérkezte után a rendelkezési megállóhelyen nem követeltetik azonnal.

III.

46. §. *Aruszállitás.*

Árut a teherforgalomra berendezett bármely állomásról és állomásra szállithatni, a nélkül, hogy az egyik vasutról a másikra való átmeneteknél közvetitő átirásra volna szükség.

A kereskedelmi törvény 423. §. szerint a közforgalomnak átadott és áru fuvarozásra rendelt vaspályák a fuvarozást a feladó által kijelölt saját pályáikon meghatározott feltevések mellett meg nem tagadhatják. — Az üzleti szabályzat 46. §-a tehát ennél többre kötelezi a vasutat, a mennyiben nemcsak saját pályáikon való fuvarozásra köteleztetnek, hanem más pályán lévő állomásra szóló fuvarozást is kötelesek átvállalni, anélkül, hogy erre közvetitő átirásra volna szükség. Ez intézkedés első sorban a szállitó közönség érdekét óvja ugyan, de amellett a vasutakra sem ró valami elviselhetlen terhet, mivel ezek saját érdekükben is elvállalják a szabályszerü fuvarozásokat és az ebből folyó viszonyokat egymás között egyezmények által szabályozzák.

47. §. *Az áruk átvétele.*

A vaspálya nem köteles szállitás végett olyan árut átvenni, melynek begöngyölése hiányos, vagy begöngyölve egyáltalában nincsen, holott az természeténél fogva elveszés vagy megsérülés ellen begöngyölés általi biztositást igényel. Ilyen árut azonban kivételesen szállithatni, ha a küldő a begöngyölés hiányát vagy hibás voltát saját aláirásával ellátott, s a fuvarlevelen ismétlendő nyilatkozat által elismeri. Ezen nyilatkozatban az egyes darabokat részletezni s leirni kell.

A begöngyölés hiányait vagy hibás voltát tartalmazó nyilatkozat a küldő által az A) melléklet alatti minta szerint állitandó ki, milyenek a felvételi hivatalokban kaphatók. Az egyes daraboknak gondosan és érthetően leirandó külső ismertető

jelei a szállitó-levélnek (50. §. 3. pont) erre vonatkozó adataival pontosan kell, hogy egyezzenek. A vaspálya azt is követelheti, hogy a küldő a darabárukon, a mennyiben az az áru természeténél fogva különös nehézségek nélkül lehetséges, a rendeltetési állomást tartós módon jelölje meg.

Ezen szakasz a kereskedelmi törvény 423. §-ának 1. pontjában foglalt szabálynak felel meg. Eszerint a vaspálya az áru szállitását megtagadhatja, ha az hiányosan vagy egyáltalán nincsen begöngyölve, holott az természeténél fogva elveszés vagy megsérülés ellen begöngyölés általi biztositást igényel. A régi üzletszabályzat annak megitélését, hogy begöngyölés egyáltalán szükséges, vagy hogy a begöngyölés megfelelő-e, a „birói határozat fentartása mellett a vasutakra bizta.« — Ezen teljesen felesleges intézkedés most helyesen elmaradt, mert kétséget nem szenvedhet, hogy vitás esetben amugy is a biró van hivatva esetleg a kereskedelmi szokás alapján elhatározni, vajjon bizonyos áru szállitásánál van-e szükség begöngyölésre és ha van, hogy milyen.

Ha a vaspálya ily árukat még is akar szállitani, ugy a kereskedelmi törvény 425. §-ának 2. pontjában foglalt szabály alapján követelheti, hogy a küldő saját aláirásával ellátott, s a fuvarlevélben ismétlődő nyilatkozat által a begöngyölés hiányát vagy hibás voltát elismerje.

48. §. Tárgyak, a melyeket szállitani nem szabad, vagy melyek csak feltételesen szállithatók.

A) A szállitásból ki vannak zárva:

1. Minden oly áru, mely sulya vagy terjedelme, alakja vagy egyéb tulajdonsága miatt a vaspálya berendezésénél, használati módjánál fogva szállitásra nem alkalmas.

2. Minden, a postai szállitásnak fentartott tárgy.

3. Minden magában gyulékony vagy robbanékony tárgy, a mennyiben reá a D) alatti melléklet határozmányai nem alkalmazandók, különösen:

a) Nytroglycerin (robbantó olaj) mint olyan, valamint mindazon nytroglycerin-készitmények, me-

lyeknek vasuti szállitása külön intézkedéssel engedélyezve nincsen.

b) A nytroglycerinnek poralaku, nem robbanékony anyagokkal való, le nem csepegtethető vegyülékei (Dynamit és hasonló készitmények) laza állapotban, a mennyiben az osztrák-magyar monarchiában ilyenekre külön engedély nem adatik.

(Dynamit-töltényeket illetőleg lásd D) melléklet I. szám.)

c) Pikrinsavas sók, ugyszintén prikrinsavat vagy chlorsavat tartalmazó robbanékony vegyülékek.

d) Durhigany (gyutacsok és gyuszerekre nézve, lásd D) melléklet I. és III. szám) durezüst, durarany és az azokból előállitott készitmények.

e) Olyan készitmények, melyekbe phosphoranyag van vegyitve, különösen gyujtó-táblácskák (amorces).

f) Töltött lőfegyverek.

B) Feltételesen szállithatók:

1. A D) mellékletben megnevezett tárgyak.

Ezeknek felvételére és szállitására nézve az ott előadott részletes határozmányok mérvadók.

2. Arany- és ezüst-rudak, platina, vert és papirpénz, pénzértékü papirok, okmányok, továbbá ékszerek, mint drágakövek, igaz gyöngyök és effélék.

Mily feltétel alatt vétetnek fel szállitásra ezen tárgyak, azt az egyes vasutaknál fennálló külön szabályok határozzák meg.

3. Képek és más mütárgyak, továbbá régiségek.

Ezeknek szállitására a vasutvállalat csak akkor köteles, ha a szállitólevelen értékbevallás nem tétetett.

4. Oly tárgyak, melyeknek felrakatása és továbbitása a felvevő vasut belátása szerint rendkivüli nehézségeket okoz. Ily tárgyak szállitása min-

den egyes esetben megállapitandó feltételektől tehető függővé.

C) Ki az ezen czikk A) 3. alatt vagy a D) mellékletben megnevezett tárgyakat hamis vagy hiányos bevallás mellett szállitásra felad, vagy az azok felvételére feltételül kikötött biztonsági intézkedéseket figyelmen kivül hagyja, a rendőri szabályokban és a büntető törvényekben meghatározott büntetésen felül, habár kár nem történt is, az ily küldemények minden elegysuly kilogrammjáért 6 frtnyi, már a feladás ténye által joghatályra emelkedett birságot tartozik fizetni, és ezen kivül a netalán ebből származható károkért is felelni.

Az előbbeni szakaszban foglalt szabály szerint a vaspályák visszautasithatnak oly árukat, melyek begöngyölésüknél fogva szállitásra nem alkalmasak, ezen szakaszban pedig azon áruk soroltatnak fel, melyek minőségüknél fogva vagy általában nem szállittatnak, vagy csak bizonyos feltételek mellett (p. o. különös begöngyölés mellett, vagy értékbevallás nélkül, mint a képek, műtárgyak és régiségek) szállittatnak. A szállitásból való eme kizárás a kereskedelmi törvény 423. §-a 1. pontjában találja alapját. Fenti szakasz nem tesz különbséget a személy- és tehervonatok között, minélfogva mindaz, a mi a szállitás alól ki van zárva, sem a teher- sem a személyvonatokkal nem szállitható.

A C) pontban emlitett birság a német és a mi régi üzletszabályzatunk szerint nemcsak az áru feladójától, hanem annak átvevőjétől is volt követelhető, mely intézkedés ellenkezik az általános jogi elvekkel, mert a kit sem dolus, sem culpa nem terhel, azt más személy — a feladó — cselekménye alapján birsággal sujtani nem lehet. Uj üzletszabályzatunk ez intézkedést tehát helyesen mellőzi, és csak az áru feladóját terheli a birsággal.

49. §. A szállitási szerződés megkötése.

A szállitási szerződés az által köttetik meg, ha a fuvarlevél a feladó részéről kiállittatik és arra a felvételi állomás felvételi bélyege a szállitás elfogadásának jeléül reányomatik. A felvételi bélyeggel

való megjelölés azonnal megtörténik, a mint a fuvarlevélben bevallott áruk (55. §. 2. bekezdés) hiány nélkül átszolgáltattak. Ezen időponttal a szállitási szerződés megkötöttnek s az áru átadottnak tekintetik.

Ezen szakasz szerint a szállitási szerződés megkötöttnek s az áru átadottnak csak azon időponttól kezdve tekintetik. melyben a felvételi állomás felvételi bélyege a szállitó levélre rányomatik. De azért a vasut felelősséggel tartozik, ha az áru tényleg átvétetik, habár a felvételi bélyeg a fuvarlevélre még reá nem nyomatott volna is; csakhogy nem fuvarozói, hanem letéteményezési felelősséggel, vagyis egyedül dolus és culpa lata-ért felel. Amaz intézkedés főkép a szállitási határidő kezdetének megállapitására vonatkozik, mely a felvételi bélyegnek a fuvarlevélre való reá nyomását követő éjfélkor veszi kezdetét. De ha a szállitás a vasut által tényleg megkezdetik, a szállitási szerződés megkötöttnek tekintetik. habár a fuvarlevélre a felvételi bélyeg reá nem nyomatott volna.

50. §. Fuvarlevelek.

Minden küldeménynek az előirt nyomtatott és a vaspályaigazgatás által bélyegzett fuvarlevéllel kell kisérve lenni. Erre nézve a következő részletes határozmányok érvényesek:

1. A 48. §. B) alatti pontja szerint csak feltételesen szállitható tárgyakat, valamint a feladó és átvevő által fel-, illetőleg lerakandó — és a vám- és adó-kezelés alá eső árukat is külön, más tárgyakra ki nem terjedő fuvarlevekkel szükséges ellátni.

Továbbá ugyanazon fuvarlevélbe csak oly tárgyakat szabad fölvenni, melyek természetüknél fogva minden hátrány nélkül együtt rakhatók fel.

Ha egész kocsirakományok kerülnek feladásra, a feladót kötelezni lehet, hogy minden kocsira nézve külön fuvarlevelet állitson ki.

2. A 49. §. szerint bélyegzett fuvarlevél a vaspálya és a feladó közt létrejött szállitási szerződés

bizonyitékául szolgál; oly áruknál azonban, melyeket fel- és lerakni a jelen szabályzat, az árszabás, vagy a feladóval létrejött különös egyesség határozmányai szerint a feladó vagy átvevő köteles, az áru sulyának vagy mennyiségének a fuvarlevelen való megjelölése a vaspálya ellen csak akkor bizonyit, ha a kocsirakományok, vagy az áruk, melyek a kocsirakományokat képezik, megmázsáltattak és a darabszám, vagy a suly, ez utóbbi a mérlegbélyegnek a fuvarlevélre való rányomásával a feladási állomás által igazoltatott. A vaspálya köteles a kocsirakományokkal küldött áruk sulyának vagy darabszámának megállapitása iránti kivánalmakat, a felügyelő hatóság által meghatározott dijért teljesiteni, a mennyiben ilyes megállapitás az áruknak természeti tulajdonságánál fogva nagyobb feltartóztatás nélkül lehetséges, illetőleg a pályaudvaron lévő mázsálókészülékek e czélra elégségesek.

Ha a darabszám vagy a suly a vaspálya részéről nem lett megállapitva, a sulyt és mennyiséget más módon, nem pedig a fuvarlevélre való hivatkozás által kell bizonyitani.

A feladási állomás felvételi bélyegét (49. §.), mely az áru feladásának időpontjára nézve egyedüli bizonyitékot képez, a feladó kivánságára saját jelenlétében kell a fuvarlevélre nyomni.

Oly fuvarlevelek, melyek a jelen szabályoktól eltérő határozmányokat tartalmaznak, visszautasithatók. Oly fuvarlevelek, melyekkel az áruk a vasutra való feladás előtt már más fuvarosok által szállittattak, a vasuti fuvarlevelekhez mellékletekül sem fogadtatnak el.

3. A fuvarlevélnek magában kell foglalni a kiállitás helyét és keltét, továbbá az árukat az egyes darabok megjelölése, száma, mennyisége, csomagolási módja, tartalma és elegysulya szerint, az

oly árukat pedig, melyek az átvevő vaspályának különös határozmányainál fogva suly szerint nem fogadtatnak el, ezen határozmányok tartalmához képest világosan és helyesen megjelölve.

- A fuvarlevélnek magában kell továbbá foglalni a feladó aláirását, illetőleg nevének nyomtatott vagy bélyegzett alájegyzését, ugyszintén az átvevőnek és a rendeltetési helynek érthető és pontos megnevezését

Ha a feladási állomástól a rendeltetési helyig több ut vezet, a fuvarlevélben a czim mellett azon ut is pontosan megjelölendő. melyen a szállitásnak történni kell, mi a vasut által szigoruan követendő. — Ha a szállitási ut nem jelöltetett meg, a feladási állomás felvételi hivatala a feladó veszélyére azon utat választhatja, mely a feladó érdekének legjobban megfelelni látszik.

4. A feladó a fuvarlevél adatainak helyességeért felelős, s viseli azon következményeket, melyek a fuvarlevél helytelen, homályos és határozatlan adataiból származnak.

A vasut jogositva van a fuvarlevélnek adatait az árukkal tartalom tekintetében is a feladó vagy átvevő, vagy azok meghatalmazottjainak, avagy szükség esetében legalább két tanunak jelenlétében összehasonlitani és igazoltatni.

Ha a suly vagy tartalom helytelenül lett bevallva, mindenik vasutnak jogában áll a feladási és rendeltetési állomás közti utra eső netán megcsonkitott szállitási dijak kipótlásán felül saját különös határozmányaihoz képest a feladótól, vagy átvevőtől bizonyos birságdijat is követelni.

5. Ha a feladó arról, hogy az árukat a vaspályának átadta, bizonyitványt kiván, s a menynyiben az egyes vaspályáknak e tekintetben fennálló szabványai szerint kiállitott »felvételi vevénynyel« meg nem elégednék, köteles a fuvarlevelet

két összhangzó példányban benyujtani, melyeknek egyikét a vaspálya felvételi hivatala ezen megjelöléssel «másodpéldány» visszaadja.

E másodpéldánynak az árut kisérő fuvarlevéllel vagy rakjegygyel hasonló érvénye nincsen.

6. Ha az áruk oly helyekre küldetnek, melyek nem feküsznek a vaspálya mellett, vagy pedig oly vaspályaállomásokra, melyek teherforgalomra berendezve nincsenek, a feladó köteles a továbbszállithatás czéljából a fuvarlevelen azon vasutl állomást megnevezni, melytől az árut tovább szállittatni a czimzett kötelessége. (61. és 65. §§.)

7. A fuvarlevelek mintája a B) és C) mellékletekben van előirva, s azokat az árszabásokban foglalt dijak mellett minden állomáson meg lehet szerezni.

Nem a vasutigazgatás által nyomatott fuvarleveleket azon vasutigazgatás egyike által, melyeknek körében ezeket használni szándékoznak, az árszabásokban meghatározott dijak lefizetése mellett előlegesen meg kell bélyegeztetni, hogy ez uton azoknak az előirt mintával való összhangzásuk bizonyitva legyen. — E bélyegzést megtagadhatni, ha bélyegzés végett ugyanazon időben legalább 100 fuvarlevelet be nem mutatnak.

A kiállitónak meg van engedve, hogy a fuvarlevél hátlapjára, ha a vaspályai kezelésre szükséges tér ez által meg nem szorittatik, czégét reányomja.

8. Oly helyeken, hol több vaspályának vannak felvételi hivatalai, az egyik vaspálya által bélyegzett fuvarleveleket a másiknak is érvényesekül kell elismerni.

9. A fuvarleveleken kivül másnemü nyilatkozatoknak vagy okmányoknak kiállitását, hacsak azt a kereskedelmi törvény, vagy a jelen szabályzat meg nem engedi, nem követelhetni; — ép oly

kevéssé szabad a fuvarlevelekbe oly nyilatkozatot vagy megállapodást felvenni, melyet a kereskedelmi törvény vagy a jelen szabályzat meg nem engednek.

A kereskedelmi törvény 423. §-ának 2. pontja alapján a vasutak a fuvardijra, a rakodásra s a fuvarozásnak egyéb megengedett feltételeire nézve általános kötelező szabályokat bocsáthatnak közre. E §. szerint a vasutak a fuvarozást meg is tagadhatják, ha a feladó e megengedett feltételeknek magát alávetni nem akarja. Az üzletszabályzat fenti szakasza ily megengedett feltételeket tartalmaz.

Az 1. bekezdés szerint a küldeménynek az előirt és a vaspályaigazgatás által bélyegezett fuvarlevéllel kell kisérve lenni. Ezen intézkedésnek kettős oka van. Az első az, hogy a vasutak az óriási-, és a kiterjedt vasuthálózat folytán egyuttal szövevényes forgalmat egységes üzletelvek nélkül nem győznék; a másik ok pedig abban rejlik, hogy ez által eleje vétetik annak, hogy a vasutak a fuvarlevelekbe az üzletszabályzattal ellentétes feltételeket be ne vehessenek.

A 2. pont 1. bekezdése szerint a 40. §. szerint bélyegzett — tehát a felvételi állomás felvételi bélyegével ellátott fuvarlevél a fuvarozási szerződés bizonyitékául szolgál, vagyis a vasut rendszerint a fuvarlevél tartalma szerint felelős. A vasut tehát saját érdekében megvizsgálja az árukat darabszám és suly szerint, összehasonlitja a fuvarlevél tartalmával és a téves adatokat corrigáltatja, és csak ekkor nyomja a fuvarlevélre a felvételi bélyeget.

Minthogy pedig a fuvarlevél kiállitása nem képez formálügyletet, illetve a fuvarlevél maga nem formálokirat, hanem csak bizonyitási eszköz, azért a vasutnak ugy mint a félnek téves adataival szemben joguk van a való tényállást más módon bizonyitani.

Ha a fel- vagy lerakodást bármi oknál fogva a feladó illetve az átvevő köteles teljesiteni, ugy a vasut a fuvarlevél tartalma szerint csak ugy felelős, ha az áruk a vasut által megvizsgálva, megszámlálva és megmázsálva lettek és ezen tény a fuvarlevelen a feladási állomás által, — a megmázsálás különösen a mérlegbélyeg rányomása által — meg lett állapitva. — Ezen megállapitást különös dij lefizetése mellett azonban csak akkor követelhetni, ha ez nagyobb feltartóztatás nélkül lehetséges és ha a vasutnak az illető állomáson megvannak a kellő mázsálási készülékek.

Ha ez a megállapitás a vasut részéről meg nem történt, a fuvarlevél egyedül a fuvarozási ügylet megkötésére és egyéb tartalmára, mint p. o. az ut irányára kellő bizonyitékul szolgál ugyan, a fuvarozott áruk mennyiségére és sulyára nézve azonban bizonyitékot nem képez. Ezt más módon kell igazolni.

A 3. pont a fuvarlevél tartalmát szabja elő. A kereskedelmi törvény 395. §-a, mely a fuvarlevelekről szól, csak instructiv természetü lévén, a szerződő feleknek az eltérést megengedi. — Az üzletszabályzat a fuvarlevél tekintetében a kereskedelmi törvény szabályozásától különösen abban tér el, hogy az üzletszabályzat megkivánja, hogy a fuvarlevél a feladó aláirását, illetőleg nevének nyomtatott vagy bélyegzett alájegyzetét tartalmazza, holott a kereskedelmi törvény egyedül a feladó megnevezést kivánja. — Az által, hogy a feladó nevét a B. és C., mellékelt minta szerinti fuvarlevélben aláirja vagy alájegyzi, az ezen fuvarlevél tartalma szerint aláveti magát az üzletszabályzat és az illető vasutak, illetve forgalmi kötelékek árszabásaiban foglalt határozmányainak, vagyis ezen határozmányok — in specie az üzletszabályzat lex contractus gyanánt ismertetik el az illető fuvarozási ügyletre nézve.

A gyakorlat szerint azonban nem szükséges, hogy az aláirás maga az illető feladó fél által eszközöltetett legyen, érvényes akkor is, ha valamely alkalmazottja által iratott.

Az osztrák birói gyakorlat szerint is elégséges az alkalmazott általi aláirás.

Zur Giltigkeit des Frachtvertrages bezüglich eines von einer protokollirten Firma der Eisenbahn zum Transporte übergebenen Frachtgutes genügt die Fertigung des Frachtbriefes durch einen zur Firmirung nicht berechtigten Bediensteten der Aufgabsfirma. (Entsch. d. O. G. H. vom 26. Aug. 1887. Z. 1997.)

Ha a feladási állomástól a rendeltetési állomásig különféle ut vezet, a fuvarlevélben azon ut is megjelölendő, melyen a szállitásnak történnie kell, mivel különben a vasut van feljogositva a feladó veszélyére azon utat választani, mely a feladó érdekének legjobban megfelelni látszik. — A feladó veszélyére való szállitás alatt azonban itt nem az értendő, hogy a vasut ezáltal a fuvarozással járó veszélyt magától elhárithatja, hanem csak az, hogy a vasut a fuvarozás e módjával járó esetleges késedelemért és ártöbbletért nem vállal felelősséget. — Nehogy azonban a vasut a saját érdekének megfelelő esetleg leghosszabb és legdrá-

gább utat válaszsza, a vasut az üzletszabályzat szerint azon utat köteles választani, mely a feladó érdekének felel meg legjobban, vagyis azon utat, mely a vasut által közzétett árszabás szerint legrövidebb és egyuttal a legolcsóbb.

4. p. Azon általános jogi elv, hogy kétoldalu szerződések magyarázatánál a homályos és határozatlan kifejezések annak kárára magyarázandó, ki azokat használta, — a fuvarleveleknél is alkalmazandó.

A dolog természetének felel meg továbbá a vasutnak azon joga, hogy a fuvarlevél adatait az árukkal tartalom tekintetében összehasonlitsa. Csak ez által ellenőrizheti saját jogait és a fuvarozó közönség kötelességeit.

5. p. Az áruk átvételének elismerésére a vasutak felvételi vevényt szoktak kiállitani. Ha a feladó kivánja, a vasut emellett vagy e helyett a feladó által kiállitott két egybehangzó fuvarlevél egyikét »másod-példány« megjelöléssel a feladónak visszaadja. — E másodpéldány azonban csak a felvételi vevény jogi természetével bir és az árut kisérő fuvarlevéllel vagy rakjegygyel hasonló érvénye nincsen.

9. p. Az e pontban foglalt tiltó határozat a kereskedelmi törvény 423. és 424. §-ai folyománya és a közönség védelmére szolgál törvénytelen vagy szabályellenes reversalisok követelése ellen.

A fuvarlevelek mintáját szükségtelennek tartottuk mellékelni, minthogy azok a forgalomban csakis az előirt alakban fordulnak elő.

51. §. Vám- és adószabályok.

A feladó köteles oly áruknál, melyek mielőtt az átvevőnek kiadatnának, vám- vagy adóhivatali kezelés alá esnek, a fuvarlevél átadása alkalmával, a vaspályának egyszersmind az e czélból szükséges kisérő leveleket is átadni. — A vaspálya nem köteles megvizsgálni, hogy a kisérő levelek szükségesek-e, helyesen vagy kielégitő módon vannak-e kiállitva; és sem az átvevő, sem a továbbszállitást eszközlő vaspályák az árunak kisérő levél nélkül, vagy hiányosan kiállitott kisérőlevelekkel történt átvétele folytán felmerülő mulasztásokért nem felelősek. — Ellenben a feladó a vaspályá-

nak mindazon büntetésekért és károkért felelős, melyek az utóbbit a kisérőlevelek helytelensége, elégtelensége vagy hiányai miatt érik.

A vaspálya nem vállal felelősséget az által, ha a feladóknak a fuvarlevelekben adott határozott megbizásaik folytán, feltéve, hogy azokhoz a szabályszerü bevallások és igazolási okmányok mellékelvék, az áruk vám- és adóhivatali kezelésének közvetitését magára vállalja, s a be-, ki-, vagy átviteli illetékeket, nemkülönben más közterheket vagy illetékeket, a mennyiben ilyeneket szabályszerüleg, de nem a felvételi és rendeltetési állomáson kell fizetni, előlegezi. A vaspálya nem köteles a közvetitést ily módon tett ajánlat alapján magára vállalni, s ha a fuvarlevélben közvetitő személy megnevezve nem volna, azt valamelyik továbbitóra bizhatja.

Ha a feladó az áruknak olynemü elbánását igényelte volna, mely az adott esetben törvény szerint meg nem engedhető, azon feltevés áll, hogy a feladó beleegyezett, mikép a vaspálya olykép jár el, a mint ezt belátása szerint a feladó érdekében legelőnyösebbnek tartja. Ha a vaspálya az illető vámterület határán neki fuvarlevél mellett átadott árukat rendeltetési helyükre, vagy valamely a vámbevallásnak megtétele czéljából alkalmas vámállomásra a feladó által hivatolt vámhivatali kisérő levelek nélkül vette volna át, a feladó, illetőleg átvevő a vaspályának mindazon károkért és hátrányokért felelős és kártéritésre köteles, melyek a feladónak a fuvarlevelen tett helytelen, hibás vagy elmulasztott bevallásaiból a fuvarleveli bevalláshoz képest általa eszközlendő vámbevallás megtételénél a vaspályára mint szállitóra háramolhatnak.

A feladónak kötelessége a vám- és adóhivatali kezelés czéljából a fuvarlevélhez mellékelt pa-

pirokat a fuvarlevélben felsorolni. — Oly kisérőlevelekért, melyek a favarlevélben felsorolva nincsenek, a vaspálya nem felelős.

A fuvarozott áruk vám- és adókezelése nem tartozik már a szorosan vett fuvarozási, hanem inkább a szállitmányozási ügylet körébe; ezért a vasutat, melynek forgalma már enélkül is nagy apparatust igényel, ezen vám- és adókezeléssel olykép terhelni nem lehet, hogy erre különös gondot és figyelmet kelljen forditani. — A kereskedelmi törvény 396. §-a különben a fuvarozókra általában ismerte el ezen elvet; az üzletszabályzat fenti szakasza pedig eme törvényi intézkedésnek csak paraphrasisa és tágabb kifejtése. A különos kikötések a kereskedelmi törvény 424. §-án alapulnak. — Legfontosabb ezen szabályok közül a 3. bekezdésben foglalt, mely szerint vélelem állittatik fel az iránt, hogy az esetre, ha a feladó törvényellenes vám- vagy adókezelési elbánást igényelt a vasuttól, a feladó beleegyezőnek vélelmeztetik, hogy a vasut a vám- és adóelbánás azon módját választhassa, melyet a feladó érdekében legelőnyösebbnek tart.

A vaspálya köteles azonban a fuvarlevélben felsorolt és hozzá mellékelt vám- és adókezelési papirokra ügyelni, mivel azok elvesztése esetén a feladóra netán háromolható kárért felelősséggel tartozik, — az ellene támasztható visszkeresetét pedig elveszti.

52. §. A szállitási dijak kiszámitása.

Mig s a mennyiben közös szállitási árszabályok közhirré téve nincsenek, a dijak az egyes vaspályák, illetőleg vaspálya-kötelékek kihirdetett árszabási tételeinek összegezése utján számitandók ki. — Az árszabásban foglalt szállitási dijakon kivül másnemü illetékeket követelni nem szabad. A vaspályának készpénzbeli kiadásai (például az át-, ki- és beviteli illetékek, továbbá az átszállitásért és az árukon, ezeknek a szállitás ideje alatti fentartása céljából kül- vagy belminőségük és természetüknél fogva, esetleg szükségessé vált igazitásokért fedezett költségek) megtéritendők.

Ha egyes vaspályák az árukat a feladó lakásáról elhozatják, a hajókból kihordatják, az átvevő lakására vagy bármely más helyre, például rakhelyekre, közraktárakba, oly fészerekbe, hol azok megvizsgáltatnak, hajókra stb. vitetik, ezen teljesitményekért a vaspályáknak a dijszabásban látható illetékek fizetendők.

A szállitási dijak kilogrammok (vámfontok) szerint, oly áruknál pedig, melyek a suly megállapitása nélkül vétetnek át, az egyes vaspályáknak dijszabásaiban és különös szabályzataiban ez iránt foglalt határozatokhoz képest a kocsik hord- vagy befogadási képessége vagy ürmértéke szerint számittatnak ki. A suly vagy a pályaudvaron való tényleges megmérés, vagy pedig a dijszabásban foglalt alaktételek szerinti összeszámitás utján állapittatik meg. Darabáruknak sulya mindig a feladási állomáson állapitandó meg. 30 kilogrammnál (60 fontnál) kevesebb sulyu küldemények 30 kilogrammnak (60 vámfont) vétetnek, az ennél nagyobb sulylyal biró küldemények darabáruknál 10, egész kocsirakományoknál 100 kilogrammal (20, illetőleg 200 vámfonttal) olykép emelkednek, hogy minden megkezdett 10, illetőleg 100 kilogramm teljes 10, illetőleg 100 kilogrammnak (20, illetőleg 200 vámfontnak) veendő. A sulynak ily módon való megállapitása által azonban nincs kizárva az, hogy az egyes vaspályák saját dijszabásaikban meghatározott minimal szállitási dijtételeket ne szedhessenek.

A feladónak szabad a suly megállapitásánál jelen lenni. Ha a feladó kivánja, hogy azon árunak sulya, melyet a vaspálya már megmért, saját vagy megbizottjának jelenlétében az áru felrakása előtt ismét megállapittassék, a vasuttársulatnak joga van ezért a dijszabásban meghatározott mérlegdijat szedni. Mérlegdijat akkor is, de csak a közönséges

áruküldeményeknél szedhetni, ha a feladó a sulyt a fuvarlevélben kitenni kivételesen elmulasztotta, és a fuvarlevélnek ez irányban való kiegészitését a vasutra hagyta.

Egy fuvarlevélbe foglalt, ugyanazon dijtétel alá tartozó valamennyi áru a szállitási dij kiszámitására nézve e g y elbánási tételt képez.

A beszedendő szallitási dijak egész krajczárokra egészitendők ki, oly módon, hogy a törtek egész krajczárnak vétetnek.

Ha az egyes vaspályák különös határozmányaihoz képest az áruk a feladó által felrakandók, a kocsikat csak az azokon megjelölt hordképességig szabad megterheltetni. Tulterhelés esetén a vaspálya jogositva van, a különbeni kártéritést fentartva, saját különös szabályai által megállapitott birságot beszedni.

A közönség érdekeinek megóvását czélozza eme szakasz, a midőn kimondja, hogy a vaspályák részéről csakis azon fuvarozási dijak követelhetők, melyek az árszabásokban közhirré tétettek. — A vaspályák azon kötelezettsége, hogy árszabásaikat, valamint ezeknek minden változásait kellőkép kihirdessék, már az engedélyezési rendelet 10. §-ában és az üzleti rendtartás 4. §-ában van meghatározva. Fenti intézkedés tehát csak ezen szabály folyományaként jelentkezik. — Ha a vaspálya az áruk megóvása érdekében készpénzbeli kiadásokat tesz, melyek az árszabásokban elő nem fordulnak, ez esetben mint negotiorum gestor tekintendő és csakis szükséges és hasznos kiadásainak megtéritését követelheti.

53. §. A szállitási dij fizetése.

A szállitási dijak vagy az áru feladása alkalmával lefizetendők, vagy az átvevőre utalványozhatók. Oly árukért, melyek az átvevő vaspálya véleménye szerint gyors romlásnak vannak kitéve, vagy a szallitási dijat biztosan nem fedezik, a szállitási dijaknak azonnali kifizetését követelhetni.

A dijszabásnak hibás alkalmázása, valamint a dijak kiszámitásánál elkövetett hibák sem a vasutnak, sem a fizetésre kötelezett félnek kárára ne váljanak. A magasabb összegben beszedett dijakról az igényjogosult lehetőség szerint tudósitandó.

Az áru feladása a szállitási dijak tekintetében vagy »franco« vagy »utánvét« mellett eszközölhető. Szállitási dij alatt azonban nemcsak a szorosan vett fuvarozásért járó dijat, hanem mindazon mellékdijakat — mint p. o. mérlegdijat, magasabb érték bevallásáért, a rendes időbeni érkezéshez kötött különös érdek fejében tett értékbevallásért járó és egyéb a feladási állomás által jogosan felszámitható dijak értendők. Méltányos azonban az üzletszabályzat azon intézkedése hogy gyors romlásnak vagy felette csekély értékü áruk szállitásánál a szállitási dijak utánvételét megtagadhatja.

A 2. bekezdés a tévedés jogi következményeire vonatkozó általános magánjogi elv határozott elismerése mellett még a vasutaknak azon kötelezettségét tartalmazza, hogy a tévesen beszedett magasabb dijakról az igényjogosultakat — a visszakövetelésre jogositottakat — lehetőség szerint tudositsák. — Ha tehát ez utóbbinak lakása a fuvarlevélből kitudható, a tudósitás külön értesitmény megküldése által eszközlendő, különben pedig a feladási, esetleg a leadási állomáson kiragasztandó értesitvény által.

54. §. *Utánvétel és jutalék-dij.*

A költségek, melyek az árukat a vaspályára való feladásuk alkalmával terhelik, s melyeknek részletezését követelni szabad, utánvét mellett felvehetők.

Az áruk értékére, a költségek utánvételre nézve megallapitott feltételek mellett, 150 forintig előlegek is felvehetők, ha az előlegek, a kezelő hivatalnok belátása szerint az áru értéke által biztosan fedezve vannak.

Minden egyes feladott utánvétért, tekintet nélkül, hogy az kézbesittetett-e vagy más rendelkezés folytán egészben vagy részben visszavonatott, a feladási állomás dijszabása szerinti jutalék

számittatik fel. Az egyik vaspályáról a másikra való szállitás esetében a vaspályák által utánvét mellett átvett szállitási dijakért azonban julalék nem fizettetik.

Készpénzbeli kiadásokért (52. §.), melyek szintén utánvét mellett beszedhetők, a készpénzbeli kiadásokat előlegező vaspályának dijszabásában az utánvételre nézve meghatározott járulékdij szedhető be.

Az árukat terhélő utánvétek bizonyitékául rendszerint a bélyegzett fuvarlevél, vagy az áruk feladásának bizonyitására nézve más alakban megengedett igazolvány (50. §. 5. pont) szolgál; mindazáltal kivánatra külön utánvételi jegyek is, és pedig dij nélkül adatnak.

A befolyt utánvétekről az átvételre jogosult azonnal tudósitandó és azok neki kifizetendők.

De nemcsak a vasutnak járó szállitási dijjai tekintetében, hanem a feladónak a feladásig felmerült költségei erejéig is lehet az árut utánvéttel terhelni. Szabályként tehát a feladással járó költségek utánvétele van felállitva. Nincsen azonban kizárva más összegek utánvétele, mivel ez nem ellenkezik a vasuti fuvarozási ügylet természetével, csak az utánvét részletezését követelheti a czimzett érdekében a vasut.

A vasut az utánvételezésért járó dijjat akkor is követelheti, ha az utánvét más rendelkezés folytán egészben vagy részben visszavonatott.

A vasut eme joga azon alapul, hogy az utánvételi összeg felvételére szóló dijas meghatalmazás elvállalása által meghatalmazási szerződés létesül, melynél az utánvételi dij a vasut szolgálmányai egyenértékének tekintendő. E szolgálmányok pedig a feladó egyoldalu visszalépése alkalmával a vasut hibája nélkül már igénybe lettek véve és igy a dij jogosan követelhető.

55. §. Az áruk átvétele.

A vaspálya nem köteles az árukat szállitás végett mindaddig átvenni, mig azoknak szállitása

meg nem történhetik, nevezetesen tehát akkor sem, ha a vaspálya szabályszerü szállitási eszközei a kivánt szállitásra nem elégségesek.

Mindazáltal köteles a vaspálya az oda vitt áruknak letéteményezését, a mennyiben a rendelkezésre álló helyiségek elegendők, átvételi igazolvány kiadása mellett azon fentartással megengedni, hogy a szállitásra való átvétel csak akkor történik és a felvételi bélyeg (49. §.) a fuvarlevélre csak akkor nyomatik, ha az áru felrakása lehetővé vált. A feladó a fuvarlevélen beleegyezését tartozik nyilvánitani, hogy a küldemény addig, mig annak felrakása lehetséges, raktározva maradjon.

Ezen szakasz a kereskedelmi törvény 424. §-án alapul és az üzletszabályzat 6. §-ának kiegészitése. Azon kérdés eldöntése, hogy mit kelljen szabályszerü szállitási eszközök alatt értenünk, a közigazgatási hatóságok hatáskörébe tartozik. — Szabályként különben felállithatni, hogy mindegyik vasut annyi forgalmi eszköz felett rendelkezzen, hogy nemcsak a rendes évi, hanem az előre meghatározható rendes időközökben visszatérő fokozódott forgalomnak is megfelelhessen. Megjegyzendő azonban, hogy nemcsak a saját pályája, hanem a csatlakozó pályák forgalma is veendő figyelembe. Az utóbbiak azonban csak annnyiban figyelembe veendők, hogy az illető vasut saját fuvarozási eszközeivel annyit szállithasson az idegen vaspályákon, mint a mennyit az utóbbiak az előbbin.

56. §. Az áruk beszolgáltatása és szállitása.

Az árut a meghatározott felvételi időben kell beszolgáltatni, illetőleg a feladónak felrakatni és az a feladó nyilatkozatához képest gyors- vagy közönséges áruként fog szállittatni. (59. §.)

Közönséges áruk vasár- vagy ünnepnapokon nem fogadtatnak el és a czimzettnek nem szolgáltatnak ki.

Gyorsárukat vasár- és ünnepnapokon is elfogadnak vagy kiadnak, de csak az egyszer min-

denkorra meghatározott, a felvételi hivatalban kifüggesztett és illetőleg valamelyik helyi lapban is kihirdetett időszakokban.

A gyorsáruk vörös papirra nyomatott fuvarlevelek mellett (*C* melléklet) adandók fel s soronkivül és gyorsan szállittatnak. Közönséges áruk a *B* minta szerinti fuvarlevél mellett adandók fel.

Az áruk szállitási időpontjára nézve szabály az, hogy a szállitás az átszolgáltatás sorrendjében történjék, minélfogva egyik feladót a másik előtt kedvezményekben részesiteni nem szabad, hacsak azt a pálya berendezése, a szállitási viszonyok vagy a közérdek nem kivánják. Ezzel ellenkező cselekvények az azok folytán származó károk megtéritésére adnak igényt.

A vasutaknak kötelessége akkép intézkedni, hogy az áruk sorrend szerinti szállitását igazolni lehessen.

Oly árukra nézve, melyeket a feladó maga rakat fel, a kocsik odaállitását bizonyos meghatározott napra kell kérni és a felrakást a feladási állomás által meghatározott idő alatt elvégezni.

Ezen határidő a felvételi hivatalokban kifüggesztés, illetőleg valamelyik helybeli lapban leendő hirdetés által köztudomásra hozandó.

Az áruk szállitási időpontjára nézve intézkedő 5. bekezdés szószerinti reproductiója a kereskedelmi törvény 423. §-ában foglalt szabálynak, hogy egyik feladót sem szabad ez irányban előnyben részesiteni, hacsak a pálya berendezése, a fuvarozó viszonyok vagy a közérdek az ellenkezőt nem követeli.

A vasutak kötelességévé van ugyan téve, hogy akkép intézkedjenek, mikép az áruk sorrend szerinti szállitását igazolhassák, de minthogy nincsen egyuttal kényszeritő intézkedés az e feljegyzések publicitása tekintetében, azért a kereskedelmi törvényben és az üzletszabályzat fenti szakaszaiban foglalt kártéritéshez való jogot aligha vette már valaha

feladó igénybe, habár praeterálták volna is áruit a szállitásban és ez által igazolható kárt is szenvedett.

57. §. Szállitási határidő. Annak kiszámitása.

Minden vasp lyaigazgatás dijszabása által a saját pályaterületén való forgalomra nézve szállitási határidőket tesz közzé, melyek a szállitási és kezelési határidők összeadásából erednek és a következő maximal tételeknél nagyobbak nem lehetnek:

a) A gyorsárukra nézve:

1. a kezelési határidő . . . . . 1 napnál
2. a szállitási határidő:
minden, csak megkezdett 225 kilométer után is . . . . 1 napnál.

b) Közönséges árukra nézve:

1. kezelési határidő . . . . . . 2 napnál
2. a szállitási határidő:
minden, csak megkezdett 225 kilométer után is . . . . 2 napnál.

Ha a szállitmány egyik igazgatás pályaterületéről valamely más igazgatás pályaterületére megyen át, a szállitási határidők a fel- és leadási állomások közt lévő egész távolság szerint számittatnak, mig ellenben a kezelési határidők, tekintet nélkül arra, hogy a szállitmány hány vaspálya területét érinti, csak egyszer számithatók.

A vaspályaigazgatás részére fentartatik a jog, vásárok és más rendkivüli forgalmi viszonyok esetére a felügyelő hatóság engedélye vagy a jóváhagyásnak fentartása mellett póthatáridőket megállapitani és közhirré tenni.

A közzétételből ki kell tünni, hogy adatott-e engedély és melyik hatóság által, vagy hogy az

engedély megadása fenn van-e tartva. — Ez utóbbi esetban az utólagos jóváhagyást 8 nap alatt külön hirdetmény által kell közzétenni. — A póthatáridők megállapitása hatálylyal nem bir, ha a felügyelő hatóság az utólagos jóváhagyást megtagadta vagy a megadott engedély a maga idejében ki nem hirdettetett.

Ha az árunak át nem hidalt folyón, vagy valamely nagyobb helyen, több oda beágazó vasutak közt elvonuló összekötő vaspályán át kell szállittatni, a felügyelő hatóság jóváhagyása mellett ilyen szállitmányokra nézve megfelelő póthatáridőket lehet közhirré tenni.

A szállitási határidő a fuvarlevél bélyegzésére (49. és 50. §§) következő éjfélkor kezdődik és meg van tartva, ha a szállitási határidőn belül az áru az átvevőnek, vagy azon személynek, kinek kezeihez az átadás érvényesen történhetik, házába vagy üzleti helyiségeibe elvitetik, vagy ha az elvitel nem igértetett meg, avagy határozottan nem kivántatott (59. §.), ha az emlitett határidő alatt az áru megérkezéséről szóló irásbeli tudósitás az elfogadó részére postára adatott, avagy ilyen tudósitás néki más módon valóban kézbesitve lett.

Oly árukra nézve, melyek »pályaudvaron marad« czim alatt adattak fel, a szállitási határidő meg van tartva, ha az áru a határidőn belül a leadási állomáson elvitelre készen áll.

A szállitási határidő szünetel az adóhivatali elbánás ideje alatt, ugyszintén azon idő alatt is, mig a vaspályaigazgatás hibája nélkül beállott üzleti zavarok miatt a szállitás megkezdése vagy folytatása egy ideig hátráltatva van.

Az itt kitett szállitási határidők maximális határidőknek tekintendők, melyeknél kisebbeket az egyes vaspályák közhirré tehetnek ugyan, de nagyobbakat csak is akkor, ha erre a felügyelő hatóság részéről külön engedélyt nyernek. — Szállitási határidő elmulasztása miatt fizetendő kártérités ese-

tén akár a szabályzati tétel, akár a bevallott nagyobb érdek megtéritése követeltetik, mindég az lesz az irányadó, vajjon a közhirré tett szállitási határidő mulasztatott-e el, feltéve, hogy ez a szabályzati határidőnél nem nagyobb.

A szállitási határidő kiszámitásánál az áru átadásának időpontja szerepet nem játszik, hanem csak a felvételi bélyegnek a fuvarlevélre való reányomása szolgál irányadóul, mivel a határidő csak a reányomás napját követő éjféltől veszi kezdetét.

Minthogy az adóhivatali elbánás nem tartozik a vasutak üzletkörébe, ezért a szállitási határidő ez alatt szünetel; szintigy szünetel, ha a vasut hibája nélkül üzleti zavarok állanak be.

58. §. *A szállitás időleges megakadályozása.*

Ha a szállitás megkezdését vagy annak folytatását természeti vagy más véletlen események egyidőre akadályozzák, a feladó nem tartozik az akadály megszüntét bevárni, hanem joga van a szerződéstől visszalépni, köteles azonban a vasutat, ha azt mulasztás nem terheli, bizonyos (a különös határozmányokban megállapittatott) dijnak lefizetése által, a szállitás előkészitésére és az ismételt kirakodás eszközlésére forditott költségei tekintetében kártalanitani, és ezenkivül az áru által megtett utnak megfelelő szállitási dijat is lefizetni.

Ha azonban a feladó által kivánt, vagy a vasut által választott uton a szállitást üzleti akadályok miatt folytatni nem lehetne, de a helyett más, habár hosszabb uton a tovább szállitás eszközölhető, az esetben, a felügyelő hatóság által a közforgalom érdekében kiadott rendeletek érintése nélkül a vaspályától függ annak elhatározása, hogy az illetők érdekeinek jobban megfelel-e az akadály elháritását megvárni, vagy a küldeményeket a feladók, illetőleg átvevők költségén vagy más irányban a rendeltetési állomásra szállitani, vagy végre a feladókat az áruk feletti rendelkezés céljából tudósitani.

Az e §. 1. bekezdése a kereskedelmi törvény 397. §-a 2. bekezdésének reproducálása és ettől csak annyiban tér el, hogy a vasutnak fizetendő dij a különös határozmányokban előre meg van állapitva és közhirré téve.

A 2. bekezdés szerint a vasut fel van jogositva, hogy üzleti akadályok alkalmával az árukat a feladó vagy átvevő költségén a fuvarlevélben jelzett uttól eltérő más uton küldhesse a czimzettnek, anélkül, hogy az üzleti akadályok beálltáról a feladót elébb értesiteni és dispositióit bevárnia kellene. — Ezen intézkedés rendszerint meg is felel a feladó érdekének. Ezt a vasut csak akkor teheti, ha 1. üzleti akadályok állottak be, más véletlen még erre nem ad jogot a vasutnak; 2. ha a szállitás már megkezdetett, mivel a 2. bekezdésben csak erről, nem pedig egyuttal a szállitás megkezdésének akadályozásáról van szó. Ha azonban a vaspálya ugy találná, hogy a feladó vagy átvevő érdekének jobban felel meg az akadály elháritását megvárni vagy a feladókat az áruk feletti rendelkezés czéljából tudósitani, ugyezen intézkedések egyikét is választhatja.

59. §. Értesités a megérkezésről és az áru kiszolgáltatása.

A vasut köteles a fuvarlevelet és az árut a rendeltetési állomáson a fuvarlevélben megnevezett elfogadónak kiszolgáltatni. A vaspálya a fefadó késősbbi utasitásait az áru visszaadása, vagy másnak, mint a fuvarlevélben kijelölt átvevőnek leendő kiszolgáltatása iránt, mindaddig teljesiteni köteles, mig az árunak a leadási állomásra való megérkezte után, a fuvarlevelet az elfogadónak át nem adta. A feladó ez esetben a részére netalán kiállitott fuvarlevél-másolatot (50. §. 5. pont), vagy a felvételi jegyet, ha az követeltetik, vissza kell adni.

A vaspálya nem köteles más utasitásokat figyelembe venni, mint azokat, melyek a felvételi állomáson adattak.

Ha a fuvarlevél az árunak rendeltetési helyére való megérkezte után, az elfogadónak már átadatott, a vaspálya csak a czimzett átvevő utasitásait

köteles követni, ellenkező esetben annak a rakományért felelős.

Oly áruknál, melyeket nem a vaspálya maga vitet az elfogadó lakására, vagy annak üzleti helyiségeibe, a czimzett legkésőbb az áru megérkezése után s amint az kiadásra készen van, küldöncz, posta, vagy más szokásos alkalom által azonnal irásbelileg értesitendő.

Hol a pályaigazgatás jónak látja, az áruknak az állomási helység területén belül, vagy a környékben levő helységekből és helységekbe leendő elvitele végett külön fuvarosokat rendelhet, kikre nézve a jelen szabályzat 63 §-a alkalmazandó.

Az ily fuvaroknak fizetendő dijak árjegyzékét az illető felvételi hivatalokban megtekinthetés végett ki kell függeszteni, a fuvarosok pedig kötelesek azt kivánatra előmutatni.

Azon elfogadók, kik saját áruikat a vasutról maguk viszik el, vagy azokat más mint a vaspálya részéről állitott fuvarosok által kivánják elvitetni, ezt idejében, mindenesetre azonban még mielőtt az áru megérkezett volna, az illető árukiadóhivatalnak és pedig ha ez kivánná, az aláirásoknak hiteles igazolása mellett irásbelileg bejelenteni tartoznak.

Az elfogadóknak azon joga, hogy saját áruikat maguk vagy más, mint a vaspálya részéről fogadott fuvarosok által vitethessék el, a vasutak által a közforgalom érdekében, a felügyelő hatóság engedélye mellett korlátozható vagy egészen megszüntethető.

Oly árukat, melyeket adóhivatali rendeletek folytán vagy más okokból előbb az adóigazgatás rakodó udvaraiba vagy raktáraiba kell elvinni, saját alkalmatossággal elvitetni nem szabad. Oly árukról, melyek «pályaudvaron marad» czim alatt adattak

fel, vagy melyek a czimzettnek a vaspálya által vitetnek el, értesitvény nem küldendő.

Az árukért esetleg még ki nem fizetett szállitási dijak és az azokat terhelő kiadások és illetékek megtéritése után az átvétel iránti bizonyitványnak, melynek azonban a hiánytalan, a rendes időben való sat. átvételre vonatkozó megjegyzések mellőzésével, egyszerüen az átvételre kell szoritkoznia, beszolgáltatása és a nyugtázott fuvarlevélnek előmutatása mellett az áru a kiadási helyiségekben (árupadokon) kiadatik, illetőleg a vasuti kocsik az áruk kirakása czéljából a kirakodó helyekre állittatnak, és pedig az időpontokra vonatkozó következő közelebbi meghatározások mellett.

1. Az árukat a rendes hivatalos órákban, a következő 2. pont alatti határozatok épségben tartása mellett, a dijszabásban megállapitandó fekbérmentes idő alatt kell elvinni. A fekbérmentes idő az értesités elküldésének, illetőleg kézbesitésének (57. §.) időpontjától számitva 24 óránál kevesebb nem lehet.

A fekbérmentes idő «a pályaudvaron marad» czim alatt feladott áruknál, valamint az oly áruknál, melyeknek átvevői az értesités mellőzését egyszer mindenkorra irásbelileg kikérték, az áru megérkezésével veszi kezdetét.

2. Azon határidők, melyek alatt a feladók által felrakandó árukat az elfogadóknak kirakatni és elvitetni kell, minden vasutnak különös határozmányai által állapittatnak meg, és minden állomáson a felvételi és kiadási hivatal helyiségeiben való függesztés által, illetőleg valamelyik helyi lapban is közhirré kell tétetniök.

3. Közbeeső vasár- és ünnepnapok sehol sem szamittatnak a határidőbe.

4. Ha az ugyanazon fuvarlevélben megnevezett küldeménynek csak egy része érkezett meg,

a czimzett annak átvételét és az aránylagos szállitási dijnak kifizetését meg nem tagadhatja, ha a küldemények egyes részei az egészszel való öszszefüggés nélkül is közönséges értékkel birnak, a 62. és következő §§-ok alapján támasztható kártéritési igények azonban épségben maradnak.

A gyorsárúknál, hacsak rendkivüli viszonyok hoszszabb határidőt elkerülhetlenné nem tesznek, azok megérkezése után két óra alatt az értesités elküldendő, illetőleg 6 óra alatt azok a czimzettnek lakására viendők.

Az estve 6 óra után megérkezett gyorsárúkról az értesités elküldését illetőleg az árú hazaszállitását csak másnap reggel követelhetni. — Az 57. §-ban foglalt határozmányok ez által nem érintetnek.

Az átvevőnek joga van követelni, hogy az árúk azok kiadása alkalmával jelenlétében a pályaudvaron megméressenek. — A vasutak kötelesek ezen követelést darabárúknál mindannyiszor, egész kocsirakományokkal küldött árúknál pedig akkor teljesiteni, ha a pályaudvaron levő mérőkészülékek erre elégségesek. Ha a kocsirakományokban küldött árúk megmérésére a vasutnak a pályaudvaron lévő mérő eszközei nem elégségesek, az átvevőnek szabadságában áll az árút a vasut által kijelölt meghatalmazott jelenlétében ott méretni meg, hol alkalmas mérő eszközöket legközelebb találhatni.

Ha az utánmérés által oly súlyhiányok, melyekért a vasut felelős, nem fedeztetnének fel, az árú átvevője köteles az utánmérés által okozott költségeket, illetőleg szabályszerü dijakat, nemkülönben a netáni meghatalmazott kiküldéséből származó költségeket viselni.

Ellenben, ha oly sulyhiányok volnának megállapithatók, melyekért a vaspálya felelős s melyek

általa elölegesen beismerve nem lettek, az átvevőnek minden az utánmérés által okozott költségei megtéritendők.

A fuvarozó viszonya a feladó és czimzetthez a szállitás alatt és az áru kiszolgáltatásakor a kereskedelmi törvény 404—408. §-aiban talál megoldást. Fenti szakasz a vasutak fuvarozási ügyleteire nézve eme szabályokat a vasuti forgalom és üzlet természetének megfelelő és a kereskedelmi törvény 424. §-ában adott engedély alapján, némi módositásokkal a vasutak fuvarozási ügyleteire is alkalmazza.

Az első bekezdés szerint, — mely a kereskedelmi törvény 404. és 405. §-ait foglalja magában, — szabályként fel van állitva, hogy a vasut a fuvarlevelet és az árut csakis a rendeltetési állomáson és egyedül a fuvarlevélben megnevezett elfogadónak köteles kiadni, a fuvarlevélnek a kijelölt átvevő részére való átadásáig pedig a feladó utasitásait teljesiteni.

A 2. bekezdés a kereskedelmi törvény 406. §-ától eltérőleg azon szabályt állitja fel, hogy a vasut egyedül a felvételi állomáson adott utasitásokat köteles figyelembe venni. Kivételt csak azon egy eset képez, a midőn a feladó és átvevő egy és ugyanazon személy. — Az eltérést a vasuti forgalom természete indokolja. A 3. bekezdés a kereskedelmi törvény 405. §-a 2. bekezdésének szószerinti reproductiója.

A kereskedelmi törvény 424. §-a tiltó rendelkezésének felel meg a 10. bekezdésben foglalt azon szabály, hogy az áruk átvétele alkalmával az átvevő részéről kiállitandó bizonyitványnak egyszerüen az átvételre kell szoritkoznia, és hogy minden oly megjegyzések, melyek az áru hiánytalan, a rendes időbeni átvételre vonatkoznak, az átvételi bizonyitványba be nem vehetők. Ezek ugyanis a vasut kártéritési kötelezettségének megszoritására czéloznak és mint ilyenek a a fenti szakasz szerint joghatálylyal amugy sem birnának.

Az átvevőnek a 18. bekezdés szerint joga van követelni, hogy az áruk azok kiadása alkalmával jelenlétében a pályaudvaron megméressenek. Ha az árun a vasut által kártalanitandó sulyhiány nem fedeztetik fel, az átvevő szabályszerü mérő dijat köteles fizetni. Ellenkező esetben, vagyis ha az árun a vasut által előzőleg be nem ismert sulyhiányok fedeztetnének fel, az átvevőnek minden az utánmérés által okozott költségei megtéritendők.

Ezen utánmérés czélszerü ugyan, de nem feltétlen szükséges, mivel a kereskedelmi törvény 410. és 428., vala-

mint az üzletszabályzat 64. §. szerint, az átvevőnek a vasuthoz való jogviszonya az utánmérés elmulasztása által nem változik, a mennyiben a vasut oly hiány miatt, mely az átvételnél külsőleg fel nem ismerhető, az átvételtől számitott négy hétig kötelezve marad. Csakhogy az átvevő állása ez esetben a vasuttal szemben felette kedvezőtlen, a mennyiben az előbbinek kell bizonyitani, hogy a kárositás az áru feladási és kiszolgáltatása közötti időben okoztatott, a mi pedig felette ritkán fog sikerülni.

60. §. Fekbér és birság.

1. Ki az 58. §-ban emlitett okokon kivül az általa szállitás végett föladott árukat a vaspálya rakhelyiségeiből, vagy a kocsikból azoknak elinditása előtt visszaveszi, köteles a vaspályaigazgatás kivánatára a fel- és lerakási illetékeken felül a beszolgáltatás időpontjától kezdve minden napra, akár megkezdődött az, akár lejárt, fekbért fizetni.

Ha az árut a feladó a szállitási ut valamely közbeeső állomásán kivánja visszaadatni s a pályaigazgatás e kivánságot teljesiteni kész, akkor az áru által megfutott pályarész utáni árszabásszerü dijon felül az árszabás szerinti bánatpénzt is fizetni kell.

2. Ha az ugyanazon fuvarlevélben bevallott küldemények a vaspályának csak részenkint szolgáltatnak át, vagy ha az áruk hiányosan avagy helytelenül kiállitott fuvarlevelek mellett szolgáltattak be s e miatt azokat a kiegészitett avagy kijavitott fuvarlevelek beérkeztéig hevertetni kell, a vaspálya jogositva van, ha az átszolgáltatás 24 óra alatt meg nem történik és előre látható, hogy az átszolgáltatási ügylet késedelmet szenved, illetőleg ha e most emlitett idő alatt a fuvarlevél ki nem egészittetik, avagy ki nem javittatik, az átszolgáltatott árukért az első 24 óra után mindaddig, mig a fuvarlevélben felsorolt egész küldemény átszolgáltatva nem lett, illetőleg a fuvarle-

vél ki nem egészittetett és ki nem igazittatott, fekbért szedni. — Ugyszintén jogositva van a vaspálya attól is, ki oly áruknak szállithatása végett, melyeknek felrakását a feladónak kell eszközölni, kocsikat rendel meg, ha az a különös határozmányokban (56. §. végpontja) megállapitandó idő alatt a felrakást rendesen nem eszközli és az árukat átadhatásra el nem késziti, birságpénzt szedni, mely ezélból a kocsi megrendelése alkalmával egy napi késedelemért járó összegnek megfelelő biztositék letételét követelhetni; ez utóbbi esetben a vaspálya a határidő lejártával arra is jogositva van, hogy a már felrakott árukat a feladó költségén ismét lerakathassa, a lerakott árukat a feladó veszélyére és fekbér mellett raktározhassa, a vasuti kocsit pedig a megrendelő rendelkezése alól elvonhassa.

Ezzel szemben a vasut is köteles a megrendelőt hasonló magasságu kötbér fizetése által kártalanitani, ha a határozottan megigért kocsit a kellő időben rendelkezésre nem bocsátja.

3. Ki az árukat az előre meghatározott időben el nem viszi, szintén fekbért köteles fizetni.

Ezzel szemben a vaspályaigazgatás, ha az árunak elvitele megkisértetett, de azt átvenni nem sikerült, az ez által okozott, kellőleg igazolandó költségek megtéritésére kötelezhető, ha az áru, melyről már értesités adatott, az átvevő megjelenése után legfölebb egy óra mulva a pályaudvarban lerakásra, illetőleg kiadásra készen nem áll.

4. Ha a feladó által megrakott kocsikból a felrakott árukat az 59. §. 2. pontja alatt meghatározott időben ki nem rakják és el nem viszik, a vaspálya jogositva van, minden jótállás elvállalása nélkül az árukat az átvevő, illetőleg feladó költségén kirakatni és egyszersmind különös határoz-

mányai által fekbér vagy kocsibérlési birság czimén kötbérszerü kárpótlást is megállapitani.

5. Oly áruknál, melyeknek átvevőit értesiteni lehetetlen volt, a fekbér vagy kocsibérlési birság azon időponttól kezdve számittatik, mely a vaspálya különös határozmányaiban meg van állapitva.

6. Ezen fekbérek és kocsibérlési birságok magassága és azok beszámitási mérve és módja iránti közelebbi határozatok az áruszállitásra nézve kiadott dijszabásban vannak foglalva.

Ha a rendes forgalom az áruk megtorlódása által veszélyeztetve volna, a vaspályának joga van a fekbért és a kocsibérlési birságot felemelni, s ha ezen intézkedés czélra nem vezetne, az áru-megtorlódásnak tartamára a fekbérmentes és a rakodási időt is rövidebbre szabni, és mindezeknél a póthatáridőkre nézve az 57. §. 3. és 4. bekezdéseiben foglalt határozmányok mérvadók.

A vasutaknak a fekbér- és birsághoz való joguk ez esetekben nemcsak jogos és méltányos de a közérdekből czélszerü is. Ha a vasutak szerződési szabadságuk az azok által tényleg gyakorolt monopolium ellensulyozására közérdekből meg lett szoritva, ugy viszont ezzel szemben szükséges, hogy a vasutak az áruk indokolatlan feltorlódása és a forgalom megakasztásának elháritására a késedelmes feladót vagy átvevőt fekbér és birság szedhetés által szerződési kötelezettségük teljesitésére szorithassák.

Ugy a fekbér mint a birság nagysága azonban csak az árszabásokban előre birdetett tételek és az üzletszabályzatban határozottan provideált esetekben szedhető.

Az itt előforduló kötbér vagy kocsibérlési birság, illetve kötbérszerü kárpótlás is ugyanilyen tekintet alá esik, csakhogy viszont a vasutat is érheti, ha szerződésileg elvállalt kötelezettségének eleget nem tesz — ha ugyanisa határozottan megigért kocsit a kellő időben rendelkezésre nem bocsátja.

A kereskedelmi törvény szabályaitól való eltérést tartalmaz az 1. pont 2. bekezdése. A kereskedelmi törvény 404, illetve 406. §§-ai alapján ugyanis a feladó és illetve

ennek felhatalmazása alapján a kijelölt átvevő az áru visszaadását bármikor — tehát az ut bármely helyén követelhetik mindaddig, mig a fuvarlevél a rendeltetés helyén a czimzettnek át nem adatott. Az üzletszabályzat szerint azonban erre a vasut nem kötelezhető. Minthogy a kereskedelmi törvény fenti §§-ai nem prohibitiv, hanem csak dispositiv természetüek, azért az üzletszabályzat emez eltérő intézkedése törvényesnek mondható, — indokolását pedig abban találja, hogy ilyen utközbeni visszakövetelések forgalmi zavarokat szülhetnek, különösen, ha egész kocsirakományokról van szó. Ezen intézkedés egyébként csak facultativ jellegü és azért szabadságában áll a vasutnak az árut, ha visszaköveteltetik, bármikor visszaadni; csakhogy ekkor az áru által megfutott pályarész utáni árszabásszerü dijon felül az árszabás szerinti bánatpénzt is követelheti.

61. §. Eljárás, ha a kiszolgáltatás akadályozva van.

Oly áruk, melyeknek elvitele vagy elfogadása megtagadtatott, vagy idejekorán nem eszközöltetett, és áruk, melyeknek kiadása teljesithetlenné vált; nemkülönben az olyanok, melyek »pályaudvaron marad« czim alatt adattak fel, s az átvevő nem jelenkezése miatt, a vaspálya különös határozmányaiban megállapitott határidőnél tovább maradnak a raktárban, ott a feladó veszélyére és költségén vannak, ki erről a lehető leggyorsabban tudósitandó. Jogában áll továbbá a vaspályának ilyen árukat, az ezeket terhelő költségeinek és kiadásainak utánvétele mellett valamely közraktárba, vagy valamely általa jónevünek ismert továbbitó kezeihez annak veszélyére és költségén, kit a dolog illet, raktározás végett átadni, és azokat az erről kellőleg tudósitandó feladó rendelkezésére bocsátani.

Jogositva van a vaspálya, ha az áru azonnali elviteléről a feladó vagy átvevő nem gondoskodott, oly árukat, melyeknek rendeltetési helye nem a vaspálya mellett fekszik, a rendeltetési helyre továbbitó vagy más alkalmatosság által a feladó

veszélyére és költségén elvitetni. Ugyanez áll azon árukra, melyeknek rendeltetési állomása vasuti áruforgalomra berendezve nincsen.

A fentebbi határozat nem alkalmazható, ha az igazgatás az áruknak a közel fekvő helyiségekbe leendő vitele végett fuvarosoktól gondoskodott. (59. §.)

A feladó az áru átadása által egyszersmind arra nézve is beleegyezését nyilvánitja, hogy a vasut olyan árukat, melyeknek elvitele vagy elfogadása megtagadtatik, vagy a kellő időben nem eszközöltetik, vagy melyeknek kiadása teljesithetlenné vált, a mennyiben azok gyors megromlásnak vannak kitéve, vagy végre olyan árukat, melyeket a feladó, midőn tudósittatott, hogy a czimzett azoknak átvételét megtagadta, vagy hogy a czimzett megtalálható nem volt, vissza nem fogadott; minden további alakszerüségek megtartása nélkül, és pedig oly árukat, melyek gyors megromlásnak vannak kitéve, azonnal, minden más árut pedig a fekbérmentes idő eltelte után legfölebb 4 hét alatt a lehető legjobb áron eladhasson.

Ugyanez áll azon esetre is, ha a feladót megtalálni nem lehet.

Gazdátlan árukkal, melyek a vaspálya területén találtatnak, a 33. §. határozatai szerint kell elbánni.

A kereskedelmi törvény 409. §-a szerint: ha az, ki az áru átvevőjeként kijelöltetett, nem található; vagy ha ez az átvételt megtagadja; vagy ha az átvétel vagy az áru mibenléte iránt vita keletkezik, az érdekelt félnek jogában áll az áru mibenlétét birói szemle utján megállapittatni. E mellett az átadási hely birósága az érdekelt fél kérelmére elrendelheti, hogy az áru egyelőre közraktárba, vagy egy harmadik személy gondviselése alá helyeztessék, és hogy a fuvardijnak s a fuvarozó egyéb követelésének kielégitése végett az áru vagy annak egy része nyilvános árverésen eladassék.

Az üzletszabályzat fenti szakasza szerint a vasutakra nézve a törvény eme dispositiós szabálya kiszolgáltatási akadályoknál csak részben nyer alkalmazást. Az eltérés jogosultságát pedig kétségbe nem vonhatjuk, ha figyelembe veszszük, hogy a kereskedelmi törvény provocált szakasza nem tartozik a 424. §-ban felsoroltak közé, és hogy azon eltérő intézkedés nélkül a fuvaroztató közönség a vaspálya rakodó helyeit és raktárait mértéken tul s a forgalom hátrányára venné alkalmazásba.

A kiszolgáltatási akadályok vagy az által merülnek fel, hogy az áruk elvitele vagy elfogadása megtagadtatott, vagy idejekorán nem eszközöltetett vagy hogy kiadásuk teljesithetetlenné vált (p. o. ha az átvevő csődbe kerül, ha az áru biróilag lefoglaltatik, ha az áru gyors romlásnak van kitéve, az által, hogy »pályaudvaron marad« feladott áruknál az átvevő a szabályzati időben nem jelentkezik, végre az által, hogy nem a vaspálya mellett fekvő helyre küldött áruknak a rendeltetési helyre való továbbitásról a feladó vagy az átvevő kellő időben nem gondoskodik.

A vaspálya az üzletszabályzat szerint a fent emlitett kiszolgáltatási akadályok felmerülésénél fel van jogositva:

1. hogy az árut a feladó költségére és veszélyére a leadási állomáson raktároztatja; és erről a feladót haladék nélkül értesiti; ez esetben megszünik a vasutnak, mint fuvarozónak a kereskedelmi törvény 398. §. szerinti szigoru fuvarozói felelőssége és csak mint letéteményes marad kötelezve vagyis ezentul nem ex recepto, hanem csak ex deposito felelős az áruért;

2. hogy az árut annak veszélyére és költségére, a kit illet, közraktárba vagy jónevü továbbitónak adhatja át és erről a feladót az árunak rendelkezésére való bocsátása mellett értesiti; költségeit és kiadásait a vaspálya utánveheti.

3. Az olyan áruk tekintetében, melyek rendeltetési helye nem a vasuti állomás mellett fekszik, és melyek elviteléről sem az átvevő, sem a feladó nem gondoskodott, — jogositva van a vasut a feladó veszélyére és költségére továbbitó vagy más alkalmatosság által rendeltetési helyére elvitetni. A vaspálya felelőssége ilyen esetben csak a továbbitó helyes megválasztására terjed vagyis csak culpa in eligendo terheli. Ha a vasut azonban az áruknak a közelfekvő helységekbe leendő vitele végett fuvarosokról gondoskodott, ugy az árut a rendeltetési helyre ezek által köteles vitetni, és e fuvarosokért a kereskedelmi törvény 402. és az üzletszabályzat 63. §§-ai alapján fuvarozói felelősséggel tartozik.

4. A vasut végre fel van jogositva, hogy a fent emlitett kiszolgáltatási akadályok fennforgása vagy a feladó meg nem találása esetén a gyors romlásnak kitett árukat azonnal, minden más árut pedig a fekbérmentes idő eltelte után legfölebb 4 hét alatt minden további alakszerüség megtartása nélkül a lehető legjobb áron eladhassa.

Minthogy a feladó az áru átadása és a fuvarlevél kiállitása által az üzletszabályzat határozmányait magára nézve amugy is kötelezőnek ismeri el, azért a 4. pontban emlitett jogra nézve felesleges is volt a feladó előleges beleegyezésére nézve felállitott vélelem felemlitése.

62. §. *A felelősségről általában.*

Ha valamely vaspálya az árut oly fuvarlevél mellett veszi át, mely mellett a szállitást több egymáshoz csatlakozó vaspályának kell eszközölni, az egész szállitásért mint szállitó nem valamennyi vaspálya felelős, hanem csak az első és az, mely az árut a fuvarlevéllel utoljára vette át; — a többi közbeeső vaspályák valamelyikét csak akkor lehetvén mint szállitót felelősség alá venni, ha bebizonyittatik, hogy azon kár, melynek megtéritése követeltetik, az ő vonalán történt.

A vaspályákat egymás közt megillető visszkereseti jog ez által nem érintetik.

A kereskedelmi törvény 403. §-ának 2. bekezdése szerint minden fuvarozó az által, hogy az árut az eredeti fuvarlevéllel veszi át, ennek értelmében a fuvarozási szerződésbe lép; felelőssé lesz elözőinek a már teljesitett fuvarozásból eredő kötelezettségeiért, s egyszersmind önálló kötelezettséget vállal arra nézve, hogy a fuvarozást az eredeti szerződés értelmében, különösen a fuvarlevélben kijelölt vonalokon fogja eszközölni.

Ezen szabály szerint a fuvarozásbani követők a feladó irányában egyenes szerződési viszonyba lépnek és kár esetén egyenes felelősséggel tartoznak.

A vasutakra nézve e szabály merev fenntartása ugy a vasutak, mint a közönségre nézve felette terhes volna, sőt az átmeneti forgalmat teljesen megakasztaná, mivel e szabály mellett minden közbeeső vaspálya kénytelen volna az árut

átmeneténél szorgosan megvizsgálni, hogy mily állapotban érkezik és mily állapotban hagyta el a pályát.

Ha emellett még figyelembe veszszük, hogy a vaspályák bármelyike is elég anyagi garancziát nyujt a fuvaroztatónak esetleges kára tekintetében, ugy a kereskedelmi törzény 431. §-ban foglalt szabály, mely szerint a vasut kikötheti, hogy a 403. §. értelmében csak az első és azon pálya tartozik felelősséggel, mely az árut a fuvarlevél mellett legutóbb vette át, közbeeső pálya pedig csak akkor, ha bebizonyul, hogy a kár az ő vonalán történt, — nem csak a vaspályáknak kedvező, hanem a fuvaroztató közönség érdekét is óvja.

Az üzletszabályzat fenti szakasza a kerekedelmi törvény idézett szabályának szószerinti felvétele.

63. §. *A vaspálya felelőssége saját alkalmazottjaiért.*

A vaspálya felelős saját közegeiért és azon más személyekért, kiket az elvállalt szállitás teljesitésénél alkalmaz.

Ezen szakasz megfelel a kereskedelmi törvény 402. §. szószerinti szövegének. A kereskedelmi törvény 424. §-a szerint a vasutak fenti szabályban foglalt felelősséget szabályzat vagy külön megállapodás által nem módosithatják.

64. §. *A felelősség terjedelme és tartama.*

A vaspálya felelős, a 67. §. különös határozmányaiban foglaltak kivételével, mindazon károkért, melyek az árut a szállitási szerződés megkötése időpontjától (49. §.) annak kiadásáig elveszés vagy megrongálás által érik, a mennyiben nem igazolja, hogy a veszteség vagy kár felsőbb erőhatalom (vis major), az áru természetes minősége, különösen belső megromlás, fogyatkozás, rendes csurgaték sat. folytán vagy a csomagolásnak külsőleg fel nem ismerhető hiányaiból származott.

A vasutak felelőssége azon hiányért vagy sérülésért, mely az árut annak átszolgáltatása és a fuvarlevél megbélyegzése közti idő alatt éri, ha

különben e felelősség teljes jogalappal bir, az előző pontban foglalt határozmány által nem érintetik.

Az árunak a czimzett kezeihez való átszolgáltatásával ugyanazonosnak tekintetik, ha az áru rendeltetési állomására megérkezvén, az a vámhivatal helyiségeibe vagy átvizsgáló fészerekbe szállittatott, ugyszintén, ha a jelen szabályzat határozmányaihoz képest közraktárba, vagy valamely továbbitónak átadatott.

Az áru a szállitási határidő eltelte után csak négy héttel tekinthető elveszettnek. A vasut ellen minden további igény elenyészik, ha az áru a fuvarlevélben megjelölt átvevő vagy hozzátartozói vagy végre azok által, kiknek kezeihez az átszolgáltatás jogosan történhetik, átvétetett és a szállitási dijak azért kifizettettek. Csakis oly hiány vagy sérülés miatt, melyeket a kiszolgáltatáskor külsőleg felismerni nem lehetett, vonható a vaspálya az áru átvétele és a szállitási dij kifizetése után is felelősségre, és csak azon esetben, ha a hiány vagy kár megállapitása annak felfedezése után azonnal követeltetik, az ez iránti igény a vaspályának legfölebb 4 hét alatt irásban bejelentetik és ha igazoltatik, hogy a hiány vagy kár a feladás és kiszolgáltatás ideje közt történt.

Az áru teljes elveszése miatt támasztható minden igény azon naptól kezdve, melyen az áru kiszolgáltatásának történni kellett volna, egy év alatt elévül, és a mennyiben az áru átvétetett, de a szállitási dijak ki nem fizettettek, az áruban keletkezett hiány vagy kár miatt támasztható igények azon naptól kezdve, melyen a kiszolgáltatás történt, szintén egy év alatt évülnek el.

Hiány vagy kár esetében kötelesek a vaspálya-igazgatóságok a legbehatóbb vizsgálatot meginditani és a jogosultaknak kivánságukra a vizsgá-

lat eredményéről hivatalos és pontos tudósitásokat adni.

A kártéritési összeg kézhezvétele alkalmával a kártéritésre jogosult követelheti, hogy ha az elveszett áru később megtaláltatik, erről tudósittassék. — Ezen követelésről a jogosultnak igazolvány adandó.

A jogosult a tudósitás kézhezvétele után 8 nap alatt a már kapott kártéritési összeg visszaszolgáltatása mellett, melyből azonban a szállitási határidő elmulasztása miatt követelhető dijak levonandók, kivánhatja, hogy a megtalált áru azon helyről, hol az megtaláltatott, a fuvarlevélben jelzett eredeti rendeltetési helyre dij nélkül szállittassék.

Ha az áruban hiány vagy kár történt, a pálya köteles részrehajlatlan tanuk és ha lehetséges, a jogosult fél jelenlétében a sulyt és más ténykörülményeket, és a körülményekhez képest, szakértők hozzájárulása mellett, az áruban történt károkat megállapittatni.

Ha a jogosult fél a vaspályával az ez utóbbi által nyujtandó kárpótlás iránt biróságon kivül akar egyezkedni, kötelessége az áru kézhez, illetőleg visszavétele előtt a tényállást elismerni és kártéritési igényét bejelenteni.

Ha a jogosult a vaspálya által meghivott szakértők megitélésével nem elégszik meg, szabadságában áll a kárt a kereskedelmi törvényszék, vagy olyannak hiányában a helység birája által kinevezett, vagy végre a törvényszéknél állandóan alkalmazott szakértők által megállapittatni.

A felszólamlási bejelentés, az áru értékét bizonyitó okmánynyal és ha az áru már átvétetett, a fuvarlevéllel is felszerelve, a törvényszerü elévülési határidőn belől valóban átnyujtandó, és a vaspálya ezekre a lehető leggyorsabban válaszolni és azokat elintézni köteles.

A kereskedelmi törvény 398. §-a a fuvarozó kártérítési kötelezettségét keletkezés, terjedelem és tartam tekintetében szabályozza. E szakasz szerint a fuvarozó minden kárért, mely az áruban az átvételtől a kiszolgáltatásig elveszés vagy megsérülés által történik, felelős, a mennyiben igazolni nem képes, hogy a kárt erőhatalom, vagy az áru természetes minősége, különösen belső megromlás, beszáraradás, rendes csurgás vagy a begöngyölésnek kivülről fel nem ismerhető hiányai okozták.

Az üzletszabályzat fenti szakasza a kereskedelmi törvény eme szabályát, mely a kereskedelmi törvény 424. §-a szerint a vasut felelősségét korlátozó módositásokat nem tűr, a vasutak felelősségére nézve egész terjedelmében elfogadta.

A kár ezen szabály szerint az áru elveszése vagy megrongálása által okoztatik, és a vasut ezért felelősséggel tartozik, habár őt vétkesség nem is terhelné.

A vasut fuvarozói felelőssége azonban nem az áru tényleges átvételével veszi kezdetét, hanem a kereskedelmi törvény 423. §-ában adott engedély alapján az üzletszabályzat 49. §-a szerint csak azon percztől kezdve, melyben a feladási hivatal a fuvarlevélre a felvételi bélyeget reányomja. Szintigy nem esik mindig össze a vasut felelősségének megszünése az árunak a czimzettnek való tényleges átadásával, mivel ez utóbbival egyenlő joghatályunak tekintetik, ha az áru a vámhivatal helyiségeibe vagy átvizsgáló fészerekbe szállittatott vagy a 61. §. alapján közraktárba vagy valamely továbbitónak átadatott.

Ugy a kereskedelmi törvény hivatkozott szakasza, mint az üzletszabályzat a vasut felelősségét három esetben kizárja és pedig a) nagyobb erőhatalom esetében, b) az áru természetes minősége miatt és c) ha a kár az áru csomagolásának külsőleg fel nem ismerhető hiányaiból származott. Mind a három esetben azonban a vasut köteles igazolni, hogy a kár valóban ezen három eset valamelyike által okoztatott.

A vasutak felelősségéről azon hiányok vagy sérülésért, mely az árut annak átszolgáltatása és fuvarlevél felbélyegzése — tehát a vasuti fuvarozási szerződés megkötése — közötti idő alatt éri, a 49. §-nál szólottunk.

A vasut csak az 57. §-ban kitüntetett szállitási határidő eltelte után következő négy hét után kötelezhető az elveszett áru bevallott vagy szabályzati értékének megtéritésére. A nagy forgalmu vasutaknál egyes áruk könnyen eltévednek,

gyakran a rendeltetési állomáson tul több száz mérföldnyi ut megtétele után szoktak ismét feltünni. A kiszabott négy heti idő tehát nem tekinthető tulságosnak. — Ez idő eltelte után a vasut köteles ugyan a feladónak vagy czimzettnek kiadni, de ezek nem kötelesek többé az árut elfogadni, hanem követelhetik a szabályzati, vagy esetleg bevallott nagyobb értéket.

Az e szakasznak a vasutak felelősségének tartamára és megszünésére ugy az elévülésre vonatkozó részletesebb intézkedései a kereskedelmi törvény 410. és 430. §§-ain alapulnak.

65. §. A felelősség korlátozása oly árukra nézve, melyeknek rendeltetési helye nem vasuti állomás.

Ha a vaspálya fuvarlevél mellett oly árut vesz szállitás végett át, mely szerint a kiszolgáltatás helyeül nem valamely csatlakozó pálya melletti helység van megjelölve, a vaspálya mint szállitó nem felelős az egész, hanem csak az azon helyig való szállitásért, hol a szállitásnak a vasuton végződnie kell. — A továbbszállitásra nézve csak a továbbitó kötelezettségei lépnek hatályba.

A vaspálya-igazgatás által a közel fekvő helységekbe való vitelezés tekintetéből létrehozott fuvarozás esetében (59. §.), a vasutnak mint szállitónak felelőssége az áru szállitására nézve egészen a rendeltetési helyiségig épségben fennáll.

Ezen szakaszban a vasutak a kereskedelmi törvény 432. §-ában foglalt engedélyt veszik igénybe, és igy a továbbszállitásra nézve már nem fuvarozói, hanem csak szállitmányozói felelősséggel tartoznak. Eszerint pedig felelősséggel tartoznak az áruk átvétele és megőrzésénél a rendes kereskedő gondosságának elmulasztásáért, valamint a fuvarozó választásánál in eligendo culpa-ért.

Ha azonban a vasut ilyen közel fekvő helyekbe való szállitásra maga, saját emberei és járműveivel fuvaroztat, fuvarozói felelőssége egész a rendeltetési helyig terjed (l. a kereskedelmi törvény 402. és az üzletszabályzat 63. §§-ait.)

66. §. A felelősség korlátozása, ha több rendeltetési hely van kijelölve.

Ha a feladó a fuvarlevélben azt határozta, hogy az áru oly vaspálya, — melyre nézve a jelen szabályzat érvényes — mellett fekvő valamely helységben szolgáltassék ki, vagy maradjon, noha a fuvarlevélben még más rendeltetési hely is van kijelölve, a szállitás csak az első, a vaspálya mellett fekvő helyig tekintendő elvállaltnak, s a vaspálya csak az ezen helyig való szállitásért felelős.

A kereskedelmi törvény 433. §-a szerint, a mennyiben a feladó a fuvarlevélben akkép intézkedett, hogy az áru a pálya mellett fekvő valamely helyen maradjon vagy szolgáltassék ki, — a fuvarozás, habár a fuvarlevélben más rendeltetési hely van kijelölve, csak az előbb érintett helyig tekintetik elvállaltnak s a vaspálya a további fuvarozásért nem felelős. — Az üzletszabályzat e szakaszt szószerint alkalmazza, és czélja a »pályaudvaron restante« »X. pályaudvaron leadni« kitételeket tartalmazó fuvarlevél mellett eszközölt fuvarozásoknál a kereskedelmi törvény 403.. §-ának téves alkalmaztatásának elkerülése. Igy ha a fuvarlevél ezt tartalmazza: »N. N. urnak Budapesten, leadni Rákoson«, ugy a fuvarozás csak Rákosig tekinthető elvállaltnak, mig e szakasz nélkül kérdés támadhatna, vajjon nem-e felelős a vasut a Budapestig való szállitásért is? A vasut az árunak Rákoson való leadása után csak mint megőrző felelős

67. §. A felelősség különös korlátozása.

1. Oly áruknál, melyek sajátszerü természeti minőségüknél fogva, az egészbeni vagy részbeni elpusztulás különös veszélyének, nevezetesen törésnek, megrozsdásodásnak, belső megromlásnak, öngyuladásnak stb. vannak kitéve, a vaspálya nem felelős azon károkért, melyek eme veszélyekből származhatnak, nem felelős különösen:

a) általában oly veszélyes anyagokért, minők: kénsav, választóviz és más maró szerekért, ugyszintén a könnyen gyuló tárgyakért;

b) az eltörésért törékeny tárgyaknál, mint könynyen törhető butorok, könnyen törhető vasöntvények, üveg, telt vagy üres korsók, palaczkok és üveggömbök, nem csomagolt süveg czukor;

c) az elromlásért, olyan folyadékoknál és más tárgyaknál, melyek könnyen erjednek vagy rothadnak, hőség vagy fagy által szenvednek;

d) a megrozsdásodásért, fémáruknál;

e) a sulynak csökkenéseért: a friss és sózott halaknál, ostrigáknál és déli gyümölcsöknél.

2. Oly áruknál, melyek nyitott kocsikban szállittatnak, a vaspálya nem felelős azon károkért, melyek a szállitás ezen módjával összekötött veszélyekből eredhetnek. — A dijszabás határozza meg, hogy a vaspálya mérsékelt dij mellett, minő árukat szállithat fedetlen kocsikban, és a feladó a szállitás ezen módjába beleegyezik, hacsak a fuvarlevélben tett irásbeli megjegyzés által határozottan nem kivánja, mikép az illető áru fedett, vagy takarókkal ellátott kocsikban szállittassék. A vaspálya az utóbbi esetben azonban jogositva van, a dijszabásszerü szállitási dijon felül pótlékot szedni.

Ha olyan áruk, melyeket különben fedett kocsikba kell rakni, különös megállapodás folytán nyitott kocsikban szállittatnak, a szállitás ezen módjával összekötött veszélyek alatt a feltünő sulyapadás vagy egész darabok elveszése nem érthető.

3. Oly áruknál, melyek habár minőségüknél fogva, szállitás közben az elveszés vagy megsérülés meggátlása végett begöngyölést igényelnek, s a feladónak a fuvarlevélben foglalt nyilatkozata szerint épen nem, vagy csak hiányosan begöngyölve adatnak fel, a vaspálya nem felelős azon károkért, melyek a begöngyölés hiányos voltából származható veszélyekből erednek.

4. Oly áruknál, melyeknek fel- és lerakását a dijszabás, vagy a feladóval történt megállapodás

szerint a feladónak, illetőleg átvevőnek kell eszközölni, a vaspálya nem felelős azon károkért, melyek a hiányos fel- vagy lerakásból, vagy a hiányos felrakással egybekötött veszélyekből erednek. Ellenben a feladó, illetőleg átvevő felelősök azon károkért, melyek a fel- vagy lerakás által, vagy azon alkalommal a vaspálya szállitó eszközein okoztatnak.

5. Kiséret mellett küldött szállitmányoknál a vaspálya nem felelős azon károkért, melyeknek elháritása a kiséret kötelessége lett volna.

6. A fentebb 1—5 alatti pontok felsorolt esetekben, mig az ellenkező be nem bizonyittatik, azon feltevés áll, hogy a megtörtént kár, ha az valamely a vaspálya által el nem vállalt veszélyből származhatott, valóban is abból származott.

7. A fentebb 1—5 pontok alatti felmentésnek nincsen helye, ha igazoltatik, hogy a kár a vaspályaigazgatásnak, vagy alkalmazottjainak hibája által okoztatott.

8. Sulyhiányok nem térittetnek meg, ha azok a megfutott egész pályarész után a fuvarlevélben följegyzett, illetőleg a felvételi állomás által megállapitott sulynak a nem nyirkos áruk egy százalékánál; nyirkos áruknál pedig, melyekhez hasonló eljárás alá esnek a ráspolyozott és őrlött festék, fák, háncsok, gyökerek, édes gyökér, vágott dohány, zsiradékok, szappan és kemény olajok, friss gyümölcsök és dohánylevelek, gyapju, bőrök, irhák, kikészitett bőrök, aszalt és sült gyümölcsök, állatinak, szarvak és körmök, csontok (egészben vagy őrölve), száritott halak, komló és friss ragaszok, a sulynak két százalékánál nem nagyobbak. — Ezen százaléktétel azon esetben, ha ugyanazon fuvarlevél mellett több darab együtt szállittatott, s ha az egyes darabok sulya vagy mértéke a fuvarlevelen

meg van jegyezve, vagy más módon kideritható, minden egyes darabra nézve külön számittatik ki.

A felelősség iránt előbb emlitett felmentetésnek nincsen helye, ha és a mennyiben kiderittetik, hogy a kár a körülményekhez képest nem az áru természetes minősége folytán eredt, vagy hogy az elfogadott százaléktétel ezen természetes minőségnek vagy a körülményeknek nem megfelelő. — Az egyes igazgatóságoknak azonban szabadságukban áll, hogy oly áruknál, melyeket a feladó rakat fel vagy az átvevő rakat le, a felügyelő hatóság jóváhagyása mellett, az egyes áruk természeti minőségéhez képest két százaléknál magasabb százaléktételt is állapithassanak meg oly czélból, hogy annak magasságaig sulyhiányokért kárpótlás ne adassék.

Ha az áru egészen elveszett, sulyhiány fejében egyátalán semmit sem szabad levonni.

Láttuk, hogy a vasutak tényleges szállitási monopoliumuk miatt a kereskedelmi törvény 423. §-a szerint saját pályáikon a szállitást rendszerint meg nem tagadhatják, habár a szállitás különös veszélylyel is járna és hogy e tekintetben a közönséges fuvarozóval szemben hátrányban vannak. Ha e mellett még figyelembe veszszük, hogy a vasutak a szigoru fuvarozói felelősségnél fogva nemcsak saját alkalmazottaik tetteiért, de még a véletlenért is szavatolnak. ugy a kereskedelmi törvény 425. és 428. §§-aiban adott engedélyt, hogy bizonyos esetekben és bizonyos árukra nézve szigoru fuvarozói felelősségükön kikötésekkel könnyithetnek, csak méltányosnak tarthatjuk.

Az üzletszabályzat fenti szakasza e kiköthetési engedélyt részletesen szabályozza.

Az 1. pontban a,—e,-ig exemplicative felsorolja azon veszélyeket, melyekért a vaspálya, mivel sajátszerü minőségüknél fogva, az egészbeni vagy részbeni elpusztulás különös veszélyének, nevezetesen törésnek, megrozsdásodásnak, belső megromlásnak, öngyuladásnak stb. vannak kitéve,— nem vállal telelősséget azon károkért, melyek eme veszélyekből származhatnak.

A 2. pont szerint nem vállal felelősséget nyitott kocsikon való szállitásnál azon veszélyért, mely a szállitás e

módjából eredhet. — Nem hárithatja el azonban magáról a felelősséget, ha a nyitott kocsin való szállitás szabályzat- vagy szerződés-ellenes volt.

A 3. és 4. pontban foglalt eseteknél azon elv szolgált irányadóul, hogy a vasutat nem lehet felelőssé tenni, a fuvaroztatók cselekvényeiért. Az 5. pontban emlitett eset, — mely különösen élő állatok szállitásánál szokott előfordulni, — már a 44. §-ban lett felemlitve.

Ha a vasut a fenti 5 esetben kimutatja, hogy a kár az el nem vállalt veszélyből eredhetett, hogy a veszély a feladó által választott, vagy a szabályzat szerint fuvarozási módból, nyitott kocsin, a kisérет hibájából vagy az áru természetes minőségéből s z á r m a z h a t o t t, azon esetben az ellenkező bizonyitásáig az védelmeztetik, hogy a kár tényleg amaz el nem vállalt veszélyből származott. Ha tehát beigazoltatik, hogy a kár a vaspálya-igazgatóság vagy alkalmazottjainak hibájából származott, a vaspálya a kikötés daczára kártéritéssel tartozik.

A kereskedelmi törvény 428. §-a alapján megállapitja az üzletszabályzat, hogy száraz áruknál a fuvarlevélben felegyzett, illetve a felvételi állomás által megállapitott sulynak egy százalék, nyirkos áruknál pedig két százalék suly hiány meg nem térittetik, fennmaradván a fél azon joga, hogy bebizonyitsa, hogy a kár a körülményekhez képest nem az áru természetes minősége folytán eredt, vagy hogy az elfogadott százaléktétel ezen természetes minőségnek vagy a körülményeknek meg nem felel. Ha ez bebizonyittatik, a vasut eme sulyhiányért kártéritéssel tartozik.

Ha ugyanazon fuvarlevél mellett több darab szállittatott, a százaléktétel minden egyes darabnál külön számittatik. Igy, ha egy fuvarlevél mellett 100 mm. gabona (száraz áru) egy-egy métermázsát tartalmazó zsákokban szállittatik, a meg nem téritendő sulyhiány minden zsáknál legfelebb 1 kilogramm lehet, és ha egyes zsákoknál a sulyhiány 1 kgnál több, ezen többletért a vasut kártéritéssel tartozik, habár az egész 100 mmázsánál a sulyhiány csak 70 kg., tehát csak $0 \cdot 7^0/_0$ volna.

68. §. A felelősség pénzértéke.

A vaspályát a fentebbi szakaszok határozmányai alapján terhelő kártérités pénzértéke a következő alapelvek szerint állapitandó meg:

1. Ha az áru teljesen vagy annak egy része elveszett, a kártéritési összeg kiszámitásánál az elveszés folytán netalán megtakaritott vámok és egyéb költségek levonásával, az árunak a károsult által kimutatandó közönséges kereskedelmi értéke, és ilyennek hiányában azon közönséges érték vétetik alapul, melyet hason minőségü áruk a kikötött átadás helyén és idejében képviseltek volna.

2. A kártéritési összeg megállapitása czéljából azonban a közönséges kereskedelmi, illetőleg közönséges érték, 50 kilogramm (100 vámfont) elegysulyért 30 ezüst forintnál többre nem vétetik, hacsak a fuvarlevél czimlapján az a czélra határozott helyen betükkel világosan kiirt magasabb érték bevallva nem lett.

3. Ha magasabb érték lett bevallva, a nyujtandó kárpótlás legmagasabb tételét a bevallott összeg képezi. Ez esetben a feladó a dijszabás szerinti díjakon felül pótlékot is tartozik fizetni, mely minden elkezdett 150 kilométer (20 mértföld) után, melyet az áru egyes pálya, illetőleg pályakötelék vonalain belől megfut, a fizetendő összegnek egész krajczárokra való kikerekitése mellett, 5 krnál kisebb és a bevallott egész összeg $^{1}/_{10}$ ezertőlijénél nagyobb nem lehet.

4. Ha az áruk megsérülnek, a megsérülés által támadt értékcsökkenés az 1. pont alatti határozmányhoz képest kikerekitendő érték arányában a 2. és 3. pontok alatt emlitett maximal-tételekkel fog megtérittetni.

Ha a vasut-igazgatás vagy alkalmazottjai roszhiszemüleg jártak el, a felelősségnek az áru szabályszerü tételére vagy bevallott értékére való korlátozása nem érvényesithető.

A kereskedelmi törvény 399. §-a a fuvarozónak az áru elveszése vagy megsérülése miatti kártéritési kötelezettségét akkép szabályozta, hogy a kár kiszámitásánál, az árunak

szükséghez képest szakértők által megállapitott rendes kereskedelmi, ilyennek nem létében pedig közönséges értéke vétetik alapul. Teljes kártérités — tehát a kereskedelmi törvény 272. §-a szerint, a valóságos kár és az elmaradt haszon — csakis akkor követelhető, ha a fuvarozó vagy emberei bebizonyithatólag vétkes gondatlansággal vagy gonosz szándékkal jártak el. Ehhez képest a fuvarozó az áru elveszése esetén azon rendes kereskedelmi értéket tartozik megtériteni, melylyel a hasonfaju és minőségű áru a rendeltetés helyén birt akkor, midőn a kiszolgáltatásnak történni kellett volna; ellenben az áru megsérülése esetében azon különbözet téritendő meg, mely a megsérült áru eladási ára és azon rendes kereskedelmi érték közt létezik, melylyel az a sérelem nélkül a kiszolgáltatás helyén és idejekor birt volna. — A kártéritési összegből mindegyik esetben levonandó az, mi az elveszés, illetőleg a megromlás folytán vám és egyéb költségekben megtakaritva lett. -- A kereskedelmi törvény 429. §-a szerint pedig a vaspálya kikötheti, hogy a 399. §. szerinti kártérités kiszámitásánál alapul veendő érték, a fuvarlevélben, rak- vagy podgyászjegyen kitett összeget, ily adatok hiányában pedig az eleve megállapitott szabályzati tételt meg nem haladhatja.

Emez engedély alapján állapitja meg tehát az üzletszabályzat, hogy a kártéritési összeg, akár rendes kereskedelmi, akár közönséges érték téritendő meg, rendszerint az áru minden 50 kilogrammjáért legfelebb 30 ezüst frtot tehet.

Ha azonban a fuvarlevélben ennél magasabb érték lett bevallva, akkor a nyujtandó kárpótlás legmagasabb értékét a bevallott összeg képezi. — Károsult részéről azonban mindkét esetben beigazolandó az áru rendes kereskedelmi, esetleg közönséges értéke, mely azonban fentiek szerint csak a szabályzati tételt —, esetleg a bevallott nagyobb értéket meg nem haladó összegig térittetik meg. — Egyebekben pedig a kereskedelmi törvény 399. §-ának intézkedései a kereskedelmi törvény 424. §-ban foglalt tilalom nyomán változatlanul lettek átvéve.

69. §. Felelősség a szállitási határidő elmulasztásáért.

A vaspálya felelős azon károkért, melyek a szállitási határidő (57. §.) elmulasztásából eredtek, a mennyiben be nem bizonyithatja, hogy a késedelmet a rendes szállitó gondossága mellett sem hárithatta el.

Ha a fuvarlevélben kijelölt átvevő vagy hozzátartozói az árut átvették, és a szállitási dij kifizettetett, a szállitási határidő elmulasztása miatt emelhető minden kártéritési igény elenyészik, ha csak ezen igény az árunak kiadása, illetőleg a szállitási dijak kifizetése után 8 nap alatt be nem jelentetett. Ha az áru nem fogadtatott el, vagy a szállitási dij ki nem fizettetett, az igény egy év alatt évül el. Ezen határidő azon nap lejártával kezdődik, melyen az áru kiszolgáltatva lett, vagy ha az nem történt meg, a szállitási határidő lejártával.

70. §. A szállitási határidő elmulasztásából származó felelősség pénzértéke.

A szállitási határidő elmulasztásaért a vasut, a nélkül, hogy a szállitás késedelmes volta miatt szenvedett kár igazolását kivánná, következő kártéritéseket fizet:

a) közönséges szállitmánynál: ha a késedelem egy napnál nagyobb, 3 napig a szállitási dijnak $^1/_4$-ét, 8 napig annak $^1/_8$-át, és ha a késedelem 8 napnál nagyobb, a száliitási dijnak felét;

b) gyorsáruknál: ha a késedelem 12 óránál nagyobb, 24 óráig a szállitási dijnak $^1/_4$-ét, 3 napig annak $^1/_8$-át, és ha a késedelem 3 napnál nagyobb, a szállitási dijnak felét.

Ha a kártéritésre jogosult magasabb összeg megtéritését kivánja, köteles a vasutigazgatás kivánságára az elkésett szállitás által valóban okozott kárát igazolni.

A vaspálya által ez esetben fizetendő kártérités magassága az igazolt kárhoz képest oly módon állapittatik meg, hogy a nyujtandó kártéritési öszszeg maximaltételeit:

1. Ha a rendes időben való szállitáshoz kötött különös érdek iránt bevallás történt, a bevallott összeg ;

2. ily bevallás hiányában:

a) ha a késedelem 24 óránál nem nagyobb: a szállitási dij fele;

b) ha a késedelem 24 óránál nagyobb: az egész szállitási dij képezi, kivéve azon esetet, ha a szállitási határidő elmulasztása a vaspálya vagy alkalmazottjainak rosszhiszemüsége által idéztetett elő.

A rendes időben való megérkezéshez kötött különös érdek fejében tett értékbevallásnak érvénye csak akkor van, ha a feladó a fuvarlevél czimlapján, az e czélra előirt helyen teszi, és az arra vonatkozó összeget betükkel kiirja.

Ez esetben joga van a vasutnak az árszabály szerinti dijon felül pótlékot is szedni, mely azonban a bevallott összeg minden, habár csak megkezdett 5 frtja után: az első 150 kilométernél (20 mfd.), melyet az áru az egyes pálya, illetőleg pályakötelék vonalán belől megfut . . . . 1/2 krnál, a következő 225 kilométernél (30 mfd.) . . . . 1/4 krnál, minden további 375 kilométernél (50 mfd.) . . . . 1/4 krnál nagyobb nem lehet. A megkezdett 150, illetőleg 225 és 375 kilométerek teljeseknek vétetnek.

Fennmaradó törtrészek egész krajczárokká kerekitendők ki. A legkisebb szállitási dijpótlék 5 kr.

A 69. és 70. §§-ok a kereskedelmi törvény 400, és 401. §§-ai, valamint a 429. §. 2. bekezdésében foglalt jogszabályoknak felelnek meg és részletesebb intézkedései eme szakaszok keretében mozognak.

IV. Zárhatározmány.

A jelen üzleti szabályzat a hivatalos lapban hirdettetik ki, s a politikai és törvényhatóságoknak megküldetik. Minden vasuti igazgatóság köte-

les ezekből példányokat a közönség számára kéznél tartani és azokat önköltségeinek megtéritése mellett rendelkezésre bocsátani.

A jelen szabályzaton tett módositások szintén a fenebbi módon tétetnek közzé.

A helyiérdekű vasutaknál a gyors- és teheráru szállitás tekintetében a következő eltérések mutatkoznak:

186. Gyors- és teheráruk felvételére illetőleg leadására nyilt pályán fekvő megálló helyeken a vasutak nem kötelesek.

Ha azonban ily megállókon, vagy a nyilt pálya más pontján gyors- és teheráruk rendesen felvétetnek vagy leadatnak, erről a közl. miniszteriumhoz jelentés teendő.

187. Ily esetben a szállitási határidők gyors- és teherárukra nézve a felügyeleti hatóság engedélyével, a forgalmi viszonyokhoz képest, meghosszabbithatók.

188. Robbanékony tárgyak szállitásának kötelezettsége alól leendő felmentés a közm. és közl. miniszterium által adatik meg.

189. A közm. és közl. miniszteriumnak tartatik fenn, a csatlakozó pályákra átmenő forgalomban a szállitási határidők meghosszabbitására póthatáridőket engedélyezni.

190. Egyéb tekintetben az üzletszabályzat határozmányai érvényesek.

Nyilatkozat.*

A .... vasut ....
árufelvételi hivatala felkérés$\frac{em}{ünk}$ folytán ....tól
....ig ....vasuton leendő
szállitás végett átvette az alábbi árukat, melyek a mai napon kelt fuvarlevélben a következő módon vannak megjelölve, u. m.:

....
....
....
....

Ezennel határozottan elismer$\frac{em,}{jük,}$ hogy ezen áruk csomagolatlanul, a következő csomagolási hiányokkal és pedig:

....
....
....
....

vannak feladva, s hogy ez a ....
fuvarlevelen is elismertetett.

Kelt.. évi ....hó ....n.

* A jelen nyilatkozatban foglalt beismerésnek több darabból álló küldeményeknél azon darabokra kell szoritkozni, melyek nincsenek csomagolva, vagy csomagolásuk hiányos.

D) Függelék.

Vasuti szállitásra feltételesen felvehető tárgyakra vonatkozó határozatok. (48. §. *B)* 1.)

I. Lő- és repeszpor (fekete lőpor) s Ausztria és Magyarországon szállitásra külön engedélyezett hasonló vegyülékek.

Lőporkészlet, ide értve a kész töltényeket.

Tüzmütárgyak, föltéve, hogy oly anyagokat nem tartalmaznak, melyek az üzletszabályzat 48. §-ának *A)* 3. *a—e* (bezárólag) pontjai alatt a szállitásból kizárva vannak.

Robbanó gyúszerek, mint robbanó gyutacsok (robbanó kupakok), villanyos aknagyujtók, továbbá gyujtózsinegek, a biztonsági kanóczok kivételével. (Lásd alább V. szám alatt.)

Töltények dynamitból s Ausztria és Magyarországon külön engedélyezett hasonló robbanó szerekből.

Nitrocellulosák, ugymint lőgyapot, collodiumgyapot (ha azok legalább 50 százalék vizzel vannak nedvesitve, lásd a XXXVI. pont alatt) és pyropapir (u. n. düppeli sánczpapir), a mennyiben ilyen készülékek Ausztria és Magyarországon engedélyezvék, csak a külön rendeletekben megállapitott, illetve megállapitandó szabályok értelmében vehetők fel szállitásra.

II. Petárdák, vasuti megállást jelző durrantyukhoz, papirdarabokba, füreszporba vagy gypsz közé gondosan csomagolandók, vagy pedig más módon oly szorosan és egymástól elkülönitve helyezendők, hogy a bádogtokocskák sem egymáshoz, sem más tárgyakhoz ne érhessenek. Azon ládáknak, melyekbe ezek csomagoltatnak, legalább 2·6 centiméter vastagságu erős szádolt deszkákból készitve, facsavarok által összetartva, teljesen összeszoritva és egy második teljesen szoros ládába elhelyezve kell lenni, e mellett azonban a külső láda 0·06 köbméternél nagyobb térfogattal nem birhat.

Szállitásra ezen küldemények csak akkor vétetnek fel, ha a fuvarlevelek a szabályszerü csomagolást igazoló bizonyitványnyal vannak ellátva.

III. Gyutacsok, lőfegyverek és lövegek részére, gyutükrök, nem robbanó gyuszerek és gyukészülékkel ellátott töltényhüvelyek gondosan erős ládák- vagy hordókba csomagolandók, és minden csomagra tartalmához képest a megfelelő megjelölés, »gyutacs«, vagy »gyutükör« felirattal ragasztandó. (A robbantó gyuszerekre nézve lásd I. sz. a.)

IV. Gyufák, vagy dörzsölés és surlódás által gyuló másnemü gyujtók (mint gyujtógyertyák, gyujtótapló stb.) erős vaspléhből készült tartókban vagy igen erős faládákban, melyeknek azonban 1·2 köbméternél nagyobbnak lenni nem szabad, gondosan és olykép szorosan csomagolandók, hogy a tartók ürege teljesen kitöltve legyen. A tartók külsején azok tartalma világosan megjelölendő.

V. Biztonsági kanóczok, azaz olyan gyujtózsinegek, melyek egy vékony, tömör és belsejében aránylag csekély mennyiségü lőport tartalmazó csőből állanak, a IV. alatti határozmányok alá esnek. Faládák helyett azonban igen erős fahordók is használhatók. (Másnemü gyujtózsinegekre nézve lásd az I. sz. alatt foglaltakat.)

VI. Bucher-féle tüzoltó-szelenczék bádoghüvelyekben és legfeljebb 10 kilogr. sulyt tartalmazó oly ládákban szállithatók, melyek papirral béllelvék, és ezenfelül nagyobb, szintén papirral béllelt ládákba vannak helyezve.

VII. Közönséges (fehér vagy sárga) phosphort, legfeljebb 30 kilogrammot tartalmazó, vizzel töltött és jól beforrasztott pléh-szelenczékbe kell elhelyezni. — Ezenkivül a ládák két erős fogantyuval látandók el, 100 kilogrammnál sulyosabbak nem lehetnek, és külsőleg »közönséges sárga (fehér) phosphort tartalmaz« és »felül« szavakkal megjelölendők.

Alaktalan (vörös) phosphor fürészpor segélyével erős faládákba helyezett, jól beforrasztott pléh-szelenczékbe csomagolandó. Ezen ládák, melyeknek sulya 90 kilogrammot meg nem haladhat, külsőleg: »vörös phosphort tartalmaz« megjelöléssel látandók el.

VIII. Nyers, nem jegeczesedett kénnátrium, valamint az ugynevezett Natronkokes (a kátránolajok készitésénél nyert melléktermény) csak tömör pléh-tartókba, — finomitott, jegeczesedett kénnátrium pedig csak vizhatlan hordókba, vagy másféle vizhatlan tartókba csomagolva vehető át elszállitás végett.

IX. Petroleum-üledékek, gyanták és hasonnemü anyagoknak laza gyulékony testekkel való vegyitése utján készült és a kereskedésben »pasta« elnevezés alatt előforduló gyuj-

tók csak pléh-tartókban vagy tömör fa-edényekben vehetők fel elszállitás végett.

X. Kén-aether, ugyszintén nagyobb mennyiségü kénaethert tartalmazó folyadékok (Hoffmann-cseppek és Collodium) csakis tökéletesen szorosan zárt fém- vagy üvegedényekben szállithatók, melyeknek következőkép kell csomagolva lenni:

1. ha több ilyen vegykészülékekkel töltött edény egy darab szállitmányként adatik fel, azon esetben azok erős faládákban szalmába, szénába, korpába, fűrészporba, ázalagföldbe, vagy más laza anyagba szorosan csomagolandók;

2. egyes csomagoknál az edények szállitása tartós, és jól megerősitett fedelekkel ellátott, és megfelelő csomagoló anyaggal töltött kosarak vagy vedrekben megengedtetik, a nyers sulynak azonban 75 kilogrammnál nagyobbnak lenni nem szabad.

A más tárgyakkal való összecsomagolást illetőleg l. XXXIX. sz. a.

XI. Kénszén (kénalkohol) továbbitása kizárólag csak nyitott kocsikon, ponyva nélkül történik, és csakis:

1. 500 kilogramm tartalmat meg nem haladó és erős vaspléhből készült. kellően szegeeselt és jól beforrasztott edényekben; vagy

2. legfölebb 75 kilogramm nyers sulyu pléh-edényekben, melyek felül és alól vaspántokkal vannak megerősitve. — Ilyféle edényeket vagy fonott kosarakba, vagy vedrekbe kell tenni, vagy ládákba szalma, széna, korpa, fűrészpor, ázalagföldbe, vagy más laza anyag közé kell csomagolni;

3. üvegedényekben, melyek erős faládákban szalma, széna, korpa, fűrészpor, ázalagföld vagy lazaanyag közé helyezendők.

XII. Falél nyers és finomitott állapotban, aceton (eczetszesz), a mennyiben nem különösen azon czélra készitett kocsikban (medenczekocsik) vagy hordókban kerülnek feladásra, csak fém- vagy üvegedényekben szállithatók. Ezen tartóknak a fentebb X. alatt, a kén-aetherre nézve előirt módon kell becsomagolva lenni.

XIII. Zöldmész csak nyitott kocsikon szállittatik.

XIV. Chlorsavas kálit és más chlorsavas sókat papirral kiragasztott, tömör hordókba vagy ládákba kell gondosan csomagolni.

XV. Pikrinsav, csak az annak tisztasága és veszélytelensége iránt egy vegyész által kiállitott bizonyitvány mellett szállitható. (Lásd 48. §. A. 3. c).

XVI. Mindennemü folyékony ásványsav (különösen kénsav, vitriololaj, sósav, salétromsav, választóvizre) nézve a következő szabályok érvényesek:

1. Ha ezen készitmények gömbökben, palaczkokban vagy korsókban küldetnek, akkor azoknak szorosan elzárva, jól becsomagolva, és külön, a kényelmes kezelhetésre, erős fogantyukkal ellátott tartókba vagy fonott kosarakba kell helyezve lenni. Azon esetben, ha azok fém-, fa- vagy mézgatartókban küldetnek, akkor ez utóbbiaknak teljesen tömöreknek és jól elzárva kell lenni.

2. A XXXIX. p. a. határozmányok föntartása mellett, ásványsavakat mindig külön kell berakni és azokat kivált más vegyészeti szerekkel egy kocsiba elhelyezni nem szabad.

3. Az 1. és 2. pont alatti szabályok azon tartókra nézve is érvényesek, a melyekben a nevezett szerek szállitva lettek. Ilynemü tartók mindenkor mint ilyenek megjelölendők.

4. Ha az egyes, egy fuvar-levél mellett föladott csomagok sulya 75 kilogrammot meg nem halad, az esetben az ásványsavaknak szállitási dijai a valódi suly szerint számittatnak. Egy vagy több, 75 kilogrammnál sulyosabb darabnak szállitásánál jogában áll a vaspálya-igazgatásnak. habár az egész mennyiségnek sulya 2000 kilogrammnál kevesebb volna is, a szállitási dijat 2000 kilogramm után követelni. Ezen jogosultságnak azonban nincs helye, ha egy, legfölebb 75 kilogramm sulyunak elfogadott csomag nagyobb sulya csak az átvétel után állapittatik meg. Ezen küldemények fel- és lerakásáról, ha csak egy 75 kilogrammnál nehezebb csomag volna is, a feladó, illetőleg átvevő köteles gondoskodni. A vaspálya nem köteles a szóban forgó csomagokat illetőleg, a más árukra nézve megengedett igénykereseteknek helyt adni.

Megjegyzés. Az osztrák-magyar belforgalomban, ha bárminemü folyékony ásványsavak korsókban és palaczkokban ládákba vannak csomagolva, egy ládának sulya 300 kilogramm lehet, és a fentebbi 4. pont alatti határozmányok csakis ezen sulynak tulhaladása esetén lépnek hatályba.

Ha az átvevő ezen küldeményeket a rendeltetési állomásra való megérkezésük, illetőleg a megérkezésnek tudatása után legfeljebb három nappal le nem rakatja és el nem viteti, a vaspálya-igazgatóság jogositva van a 61. §. 1. bekezdésében foglalt határozmányoknak alkalmazása mellett azokat, valamely rakhelyiségbe vitetni, vagy szállitónak átadni. Ha ez lehetséges nem volna, a küldeményeket minden további formaszerüség nélkül eladhatja.

XVII. Marólúg (maró-natronlug, sziklug, maró kálilug, hamuzsirlug), továbbá olajseprő (az olajfinomitás maradékai), valamint bróm, a XVI. 1., 3. (kivéve a 3. p. alatt idézett 2. alatti határozmányt) és 4. (a megjegyzés alattit kivéve) pontok alatti határozmányok szerint kezelendők.

XVIII. Vörös párolgó salétromsav szállitásánál a XVI. (a 4. pont alatti megjegyzés kivételével) alatti szabályok alkalmazandók, azon további feltétel mellett, hogy a gömbök vagy palaczkok a tartókba olykép helyezendők, hogy saját tartalmukkal legalább is egyenlő mennyiségű száritott ázalagfölddel vagy más alkalmas száraz földes anyaggal legyenek körülvéve.

XIX. Vizmentes kénsav (anhydrit, ugynevezett tömör oleum) csak az esetben szállitható, ha vagy

1. jól beforrasztott, erős, horgonyozott vaspléhszelenczékben, vagy

2. erős vas- vagy vörösréz-palaczkokban van elhelyezve, mely utóbbiaknak nyilása légmentesen elzárva, betapasztva és ezenkivül agyagboritékkal ellátva van. A szelenczék vagy palaczkok finoman organikus anyag mint salakgyapjú, ázalagföld, hamu vagy hasonló anyagok közé erős faládákba gondosan becsomagolandók. Egyébként a XVI. 2., 3. és 4. (kivéve a megjegyzés alattiakat) pont alatti határozatok alkalmazandók.

XX. Fénymázok, fénymázzal vegyitett festékek, továbbá illó és zsiros olajok, ugyszintén valamennyi aetherfajokra, kivéve a kénaethert (l. X. p. a.) és kőolajaethert (l. XXII. p. a.), absolut alkoholra borszeszre (spritre), és más, a XII. pont alatt nem emlitett szeszes folyadékokra nézve a XVI. 1. pont első kikezdésében foglalt határozmányok mérvadók, a mennyiben ezen folyadékok, gömbök, palaczkok vagy korsókban kerülnek szállitás alá.

A más tárgyakkal való összecsomagolást illetőleg l. a XXXIX. pontot.

XXI. Kő-olaj nyers vagy tisztitott állapotban; petroleumnaphta és petroleum, és petroleum-naphta-párolmányok, a mennyiben a felsorolt anyagoknak fajsúlya legalább 0.680 (benzin, ligroin, tisztitóolaj).

Barnaszén-kátrányból készitett olajok, a mennyiben azok a fent megjelölt fajsulylyal birnak (solarolaj, photogen),

továbbá kőszén-kátrányolajok (bensol, toluol, xylolol, cumol stb.) és mirbanolaj (nitrobensol) a következő feltételek alatt szállithatók:

1. Ezen tárgyak, a mennyiben azok nem külön e czélra készitett kocsikban (medencze-kocsik) szállittatnak, vagy csak:

a) különösen jó és tartós hordókban, vagy

b) erős, kellőleg összeillesztettt vastag vaspléh-edényekben, vagy

c) a X. 1. és 2. pontok alatti csomagolási szabályok megtartása mellett fém- vagy üveg-edényekben.

2. A szállitás alatt netán megsérült pléh-edények azonnal kirakatnak és a még meglévő tartalommal a feladó javára lehető legjobban eladatnak.

3. A szállitás csak nyitott kocsikban eszközölhető.

Vámbevallás melletti kezelésre, mely szerint szoros befödés és a kocsifedők ólomzárolása kivántatnék, a szállitmány nem fogadtatik el.

4. A 3. pont alatti határozmányok olyan hordókra és más edényekre nézve is fennállanak, melyekben ezen anyagok szállittattak. Ilyen edények mindig mint olyanak jelentendők be.

5. A más tárgyakkal való összecsomagolást illetőleg lásd a XXXIX. pontot.

6. A fuvarlevélből kivehetőnek kell lenni, hogy a XXI. pont 2. és 3. kikezdésében megnevezett tárgyaknak legalább 0·680 fajsúlya van. Ha a fuvarlevelen ezen adat hiányzik, feltételeztetik, hogy a fajsúly kisebb, és ekkor a szállitási feltételekre nézve a XXII. pont határozmányai irányadók.

XXII. Petroleum-äther (gazolin, neolin stb.), valamint petroleum-naphtából, vagy barnaszén-kátránvból készült könynyen gyúló egyéb termelvények, ha fajsúlyuk 0.680-nál kisebb, vagy csak:

1. erős, kellőleg összeillesztett vastag vaspléh-edényekben, vagy

2. a X. 1. és 2. pontok alatti csomagolási szabályok megtartása mellett, fém- vagy üveg-edényekben szállithatók.

Minden esetben a XVI. 4. pont (a megjegyzés kivételével) és a XXI. 2., 5. pont határozmányai lesznek alkalmazandók.

XXIII. Terpentinolaj és másnemű bűzös olajok, valamint salmiakszesz csak nyitott kocsikban szállitható.

Ugyanez áll azon hordók vagy egyéb edényekre nézve is, melyekben ily anyagok szállittattak. Ilyen edények mindig mint olyanok jelentendők be.

A más tárgyakkal való összecsomagolást illetőleg l. a XXXIX. p. a. határozmányt.

XXIV. Nem folyékon mirenyfélék, névszerint mirenysavak (Hüttenrauch), sárga mireny (Rauschgelb, Auripigment), vörös mireny (Realgar), termés-mireny (Scherben kobalt, légykő) csak akkor vétetnek fel szállitásra, ha:

1. Minden egyes darab fekete olajfestékkel olvasható módon e szavakkal »mireny (méreg)« van megjelölve.

2. Ha a csomagolás következő módon eszközöltetik: és pedig vagy

a) kettős hordókba, vagy ládákba, ha a hordók fenekei belső abroncsokkal, a ládák fedelei abroncsokkal vagy vaspántokkal vannak biztositva, a belső hordók vagy ládák erős, száraz fából vannak készitve, és sürü vászonnal vagy más hasonló vastag szövettel vannak bélelve; vagy

b) kátrányozott vászonból készitett zsákokba, melyek erős száraz fából készült egyszerü hordókba vannak téve; vagy

c) forrasztott bádog-hengerekbe, melyek erős faköpenynyel (felső hordóval) vannak körülvéve, melyeknek fenekei abroncsokkal biztositandók.

XXV. Folyékony mirenyfélék, különösen mirenysavra nézve a XXIV. 1. és a XVI. 1., 3. (kivéve a 3. p. alatt idézett 2. pont alatti határozmányt) és a 4. (a megjegyzés alattit kivéve) alatti határozmányok érvényesek.

XXVI. Másnemű mérges fémkészitményeket (mérges fémfestékek, fémsók stb.), melyekhez különösen a higanykészitmények, mint az étető higany (sublimát), kalomel fehér és vörös präcipitat, czinober; továbbá a réz-sók és rézfestékek, mint rézgálicz, rézrozsda (Grünspan), zöld és kék rézfestékek, ugyszinte ólomkészitmények, mint ólomsajt (massikot), minium (mennige), ólomczukor és más ólomsók, ólomfehér és más ólomfestékek. valamint czinkpor. ón- és dárdanyhamú tartoznak, csak kemény száraz fából készitett, belső abroncsokkal vagy övező pántokkal ellátott hordókban, vagy ládákban szabad szállitás végett feladni. A pántolásnak olyannak kell lennie, hogy a szállitás alkalmával elkerülhetlen rázkódások, lökések stb. miatt az anyagoknak szétporlódása az eresztékeken át be ne következzék.

XXVII. Seprőt, akár folyékony, akár sürü állapotban csak oly edényekben szabad szállitani, melyek nincsenek légmentesen elzárva.

XXVIII. Kormot (Kienruss) csak oly tartós kosarakba csomagolt kis edényekben vagy tonnákban szabad szállitani,

melyeknek belseje papirral, vászonnal vagy hasonló szövettel tömötten ki van ragasztva.

XXIX. Örlött vagy szemecses faszén csak csomagolva szállitható.

Ha friss izzó állapotban van, akkor csomagolásához: vagy

a) erős vaspléhből készült és légmentesen elzárt tartók; vagy

b) légmentesen elzárt, több réteg igen erős és kemény fénymázolt lemezpapirból készitett hordók, ugynevezett amerikai hordók) használandók, melyeknek két vége vasabroncsokkal van ellátva, feneke erős esztergályozott fából készült és vascsavarszegekkel van az abroncsokhoz erősitve, hasadékai pedig papir- vagy vászonnal vannak gondosan beragasztva.

Ha őrlött vagy szemecses faszén adatik fel szállitásra, kivehetőnek kell lenni a fuvarlevélből, vajjon friss izzó állapotban van-e vagy sem. Ha a fuvarlevelen ezen bemondás hiányzik, akkor az első eset feltételeztetik és a szállitás csak a fentebb előirt csomagolás mellett van megengedve.

XXX. A nagyon terhelt cordonnet-Souple, Bourre de soie és Chappe-selymek fonatokban csak ládákban vétetnek fel elszállitásra. Ládákban, melyeknek belső magassága 12 czentiméternél nagyobb, az egyes selyem fekrétegek 2 czentiméter magas üregek által egymástól elválasztandók. Ezen üregek farostélyzat által képzendők, melyek 2 czentiméter magas négyszögű léczekből állanak és a végeken két vékony keresztléczczel összekötvék. A ládák mellékoldalai legalább 1 czentiméter széles és a léczek közti üregekre szolgáló lyukakkal ellátandók, ugy, hogy a ládán keresztül egy rudacskát lehessen taszitani. Hogy a ládákon alkalmazott lyukak be ne duguljanak, és ez által hatástalanná ne váljanak, kivülről a láda mindegyik oldalára két lécz szegezendő.

Ha selyem adatik fel elszállitásra, kivehetőnek kell lenni a fuvarlevélből, vajjon az előbb nevezett fajtákhoz tartozik-e az vagy sem. Ha a fuvarlevélen ezen bemondás hiányzik, akkor az első eset tételeztetik fel, és az elszállitás csak a fent körülirt csomagolás mellett történhetik.

XXXI. Gyapju, különösen műgyapju (mungó- vagy schoddy-gyapju) és gyapju-hulladékok, posztórongyok, fonódagyapot és gyapotfonal-hulladékok, szövőszék és szerszámzsinegek (Weber-Harnisch & Geschirrlitzen), továbbá selyem és selyem-hulladékok, len, kender, csepü, rongyok és más efféle tárgyak, ha zsirozva vannak, csak nyitott, ponyvákkal

letakart kocsikban szállittatnak, a mennyiben a feladó a vasutigazgatással azoknak fedett kocsikban való elszállitása iránt meg nem állapodik.

A fuvarlevélből kivehetőnek kell lenni, vajjon a nevezett tárgyak zsirozottak-e vagy sem, ellenkező esetben mint zsirozottak tekintendők és kezelendők.

XXXII. Rothadásnak alávetett állati hulladékok, mint be nem sózott vagy carbolsav-oldattal (phenilsav) meg nem nedvesitett friss bőrök, zsiradékok, inak, csontok, szarvak, körmök, nemkülönben másféle nagy mértékben bűzös és undort gerjesztő tárgyak, azonban a XXXIII. alatt megnevezetteknek kivételével, csak a következő feltételek mellett vétetnek szállitás végett fel:

1. A szállitmányok a feladó által az illető vasuti szállitóhivatalnak bejelentendők és felrakásra az ez által kijelölendő időben oda állitandók.

2. Egyes küldemények csak szorosan lezárt erős hordókban, vedrekben, vagy ládákban vétetnek föl.

3. Friss inak, nem meszezett friss enyvbőr, valamint ezeknek hulladékai, ugyszintén be nem sózott, vagy carbolsav-oldattal (phenilsav) meg nem nedvesitett friss bőrök, kocsirakományokban való feladásnál is csak a 2. alatt előirt csomagolás mellett vétetnek fel.

4. Minden ezen nembeli más hason tárgyaknak kocsirakományokban való szállitása, nyitott kocsikban ponyvatakarók alkalmazása mellett történik. A szükséges ponyvákat a feladó tartozik kiszolgáltatni.

5. A vasutvállalat jogositva van a feladás alkalmával követelni, hogy a viteldíjak előre lefizettessenek.

6. A netán szükséges fertőtlenitésekkel járó költségek a feladót, illetőleg átvevőt terhelik.

Megjegyzés. Az osztrák-magyar belforgalomban, besózott, vagy carbolsav-oldattal (phenilsav) megnedvesitett friss bőröknek egyenként párnákba összehajtva és összekötve kell lenni.

XXXIII. Istálló-trágya, valamint egyéb főstrágya és ürülékanyagok csak egész kocsirakományokban és a következő feltételek mellett vétetnek fel szállitásra:

1. A fel- és lerakást a feladó és átvevő tartozik teljesiteni, ki egyszersmind a fel- és lerakó helyek tisztitását is a vasutvállalat ebbeli utasitásai szerint eszközöltetni köteles.

2 A fel- és lerakás idejének és tartamának, a küldeményeknek a pályaudvarra való beszállitása, illetve elszállitása idejének, ugyszintén azon vonatnak meghatározása, melylyel a továbbitás történik, a vasutvállalatot illeti.

3. Száraz istállótrágya csomagolatlan (laza) állapotban a feladó által álöállitandó ponyvákkal letakart nyitott kocsikon szállittatik.

4. Másféle fősztrágya és ürülékanyagok, — a mennyiben ezek szállitására különös berendezések nem volnának, — csak teljesen szilárd, tömötten lezárt edényekben és nyitott kocsikon szállithatók. Minden esetben oly intézkedések teendők, hogy a folyadék és anyag kihatolása meggátoltassék és a bűznek elterjedése lehetőleg megakadályoztassék. Ez utóbbira a fel- és lerakásnál is gond forditandó.

5. Ilyen tárgyaknak más árukkal összerakása egy kocsiban tiltva van.

6. A vasutvállalat jogositva van a feladás alkalmával követelni, hogy a viteldijak előre lefizettessenek.

7. A netán szükséges fertőtlenitésekkel járó költségek a feladót, illetőleg átvevőt terhelik.

XXXIV. Kén, csomagolatlan állapotban, csak fedett kocsikban szállittatik

XXXV. Tárgyak, melyek a mozdony által hányt szikráktól könnyen meggyuladhatnak, mint széna, szalma, (rizs- és lenszalma is), nád (kivéve a spanyolnád), kéreg, tőzeg (az ugynevezett gép- vagy préselt tőzeg kivételével), darab (nem apritott) faszén (XXIX.), növényzeti fonó-anyagok és azoknak hulladékai, papir-forgács, faliszt, fapép, faforgácsok stb., nemkülzoben gypsz, csávamész és darázskő (trasz) csomagolatlan állapotban csupán csak teljesen befedve és azon további feltétel alatt vétetnek fel szállitásra, hogy a felaeó és átvevő a fel- és lerakást maga teljesitteti. A feladó tartozik továbbá a vasutvállalat kivánságára ezen tárgyak befedésére szolgáló eszközöket maga előállitani.

XXXVI. Collodium-gyapot, ha legalább 50 százalék vizzel van nedvesitve, szorosan elzárt és tartós faládákba csomagolt pléh-edényekben fogadtatik el szállitásra.

A szállitólevélen, az aláirások hivatalos igazolása mellett, a feladó és egy vegyész által bizonyitandó, hogy az áru minősége és csomagolása fentebbi feltételeknek megfelel.

Ha a collodium-gyapot kevesebb százalék vizet tartalmaz, akkor az I. alatti határozmányok alkalmaztatnak.

XXXVII. Chlormethyl csak légmentesen zárt erős fémedényekben és nyitott kocsikban továbbittatik. Ilyen küldemények április hótól kezdve október hóig bezárólag, a feladó költségén takarókkal látandók el.

XXXVIII. Folyékony szénsav és folyékony légenyoxidul csakis legfölebb 120 mm. átmérőjü és legfölebb 1000

mméter hosszu kovácsolt vastartókban, melyek ládákba jól be vannak csomagolva, adhatók fel szállitás végett. Az ilyen tartóknak minden feladás alkalmával 150 légnyomás kibirására hivatalosan megvizsgálva kell lenni. — Az erről szóló igazolvány a fuvarlevélhez csatolandó.

XXXIX. Ha a X., XII., XVI., XVII., XX-tól bezárólag XXIII. pontok alatt felsorolt vegyészeti czikkek 10 kilogrammnál nem nagyobb mennyiségben kerülnek feladásra, akkor meg van engedve egyrészt a X., XII., XVII., XX-tól bezárólag XXIII. pontok alatt felsorolt tárgyakat (a brom kivételével) és másrészt a XVI. alattiakat (100 gramm sulyig a bromot is ideértve), ugy egymással, mint más vasuton feltétlenül szállitható tárgyakkal egy szállitmánydarabbá egyesiteni. Mindezen tárgyaknak azonban jól elzárt üveg- vagy pléhpalaczkokban, szalma, széna, korpa, fürészpor, ázalagföld, vagy más laza anyag közt erős faládába szorosan elhelyezve és a fuvarlevélben névszerint felsorolva kell lenni.

A közmunka- és közlekedésügyi m. kir. miniszternek 22,362. számu rendelete,

az 1874. évi junius hó 10-én 9821. sz. a. kiadott üzletszabályzat némely határozmányainak és az üzletszabályzathoz kiadott *D*) függelék némely pontjainak módositása, illetve kiegészitése tárgyában.

A vasuti üzletszabályzat 45. §-ának 1-ső bekezdése következőkép módosittatik:

»A szállitási határidő a kezelési és menetidő összeadásával számittatik és nem terjedhet többre, mint:

1. a kezelési határidő tekintetében . . . 1 napra.

2. a menetidő tekintetében, minden csak megkezdett 300 kilométer után is . . . . . . 1 napra.

A szállitási határidő a fuvarlevél bélyegzésére, vagy a podgyász, illetőleg szállitási jegy kézbesitésére következő éjfélkor kezdődik és meg van tartva, ha az állatok a szállitási határidőn belül a rendeltetési állomáson átvételre készen állanak:

A szállitási határidő az állatoknak az itató állomásokon való veszteglése alatt szünetel.«

(Jegyzet. „Az osztrák-magyar belforgalomban egyik vasutról a másikra való átmenetelnél, vagy ugyanazon pályaigazgatás egyik vonaláról a másik vonalára való átmenetelnél is, a főfelügyeleti hatóság a kezelési határidőhöz póthatáridőt engedélyezhet; mely azonban az egyes átmenetek számára legfeljebb 6 órát tehet.

A szállitási határidő az állatküldemények orvosi szemle folytán beálló késleltetésének tartama alatt is szünetel.")

»Egyébként a szállitási határidők kiszámitására, valamint azok meg nem tartásának következményeire nézve, a III. fejezetben a gyors szállitmányok tekintetében foglalt határozmányok mérvadók.«

(Jegyzet. „Az osztrák-magyar belforgalomban a határozmány csak annyiban nyer alkalmazást, a mennyiben a szállitmányok a gyorsárudijszabás alapján továbbittatnak; ehhez képest a III. fejezetnek gyors- vagy teherárukra vonatkozó határozmányai a szerint alkalmazandók, a mint az állat gyors- vagy teheráruként szállittatik.")

A 2. és 3. bekezdés változatlanul marad.

A 49. §-hoz és az 50. §. 2. pontjának harmadik bekezdéséhez:

(Jegyzet. „Ausztria és Magyarországban a feladásnál a feladási állomás felvételi bélyege a fuvarlevélre — a lehető felrakásig eszközlendö tárolás (55. §.) esetének kivételével — az áru teljes beszolgáltatása után azonnal, a feladónak vagy megbizottjának jelenlétében és még a feladási vevény kiállitása előtt, reá nyomandó.")

Az 57. §. következő szövegezést nyer:

»Minden vaspályaigazgatás dijszabása által a saját pályaterületén való forgalomra nézve szállitási határidőket tesz közzé, melyek a kezelési és menetidők összeadásából erednek s a következő maximál-tételeknél nagyobbak nem lehetnek:

a) Gyorsárukra nézve:

1. a kezelési hatátidő . . . . 1 napnál.
2. a menetidő minden csak megkezdett 300 kilométer után is . . . . . . 1 »

b) Közönséges árukra nézve:

1. a kezelési határidő . . . . 2 »
2. a menetidő 100 kilométer távolságig . 1 »
   nagyobb távolságoknál minden csak megkezdett 200 kilométer után is . 1 »

»Ha a szállitmány egyik igazgatás pályaterületéről valamely más szomszédos igazgatás pályaterületére megyen át, a menetidők a fel- és leadási állomások közt levő össztávolság szerint számittatnak; mig ellenben a kezelési határidők tekintet nélkül arra, hogy a szállitmány hány pályaigazgatás területét érinti, csak egyszer számithatók«.

(Jegyzet. »Az osztrák-magyar belforgalomban az egyik vasutról a másikra való átmenetnél — vagy ugyanazon pályaigazgatás egyik vonaláról a másikra való átmenetnél is — a főfelügyeleti hatóság minden egyes átmenet számára a kezelési határidőhöz gyorsáruknál legfeljebb 6 óra, teheráruknál legfeljebb 12 óra póthatáridőt engedélyezhet. Nagyobb helyeken levő összekötő pályán vagy át nem hidalt folyón (komp segélyével) való átszállitásra a főfelügyeleti hatóság az illető vaspályaigazgatásnak további póthatáridőket is engedélyezhet.")

A vaspályaigazgatás részére fentartatik a jog, rendkivüli forgalmi viszonyok esetére a felügyeleti hatóság engedélyével, vagy jóváhagyásának fentartása mellett, póthatáridőket megállapitani és közhirré tenni.«

A 4-ik bekezdés változatlanul marad.

Az 5-ik bekezdés elmarad.

A 6—8 ik bekezdések változatlanul maradnak.

A 67-ik §-nak 1. pontjához teendő.

(Jegyzet. »Az osztrák-magyar belforgalomban vasöntvények törésért a vaspálya nem felelős, a mennyiben a törés az anyag belminősége (az öntvény feszereje, durva öntvényhibák) következtében állhatott elő.")

A vasuti üzletszabályzat *D)* függelékének XXXVIII. pontjában »utolsó bekezdésnek« következő határozmány veendő fel:

»Gázalaku szénsav szállitásra csak akkor fogadtatik el, ha 20 légnyomásnál nagyobb nyomással nem bir, és ha forrasztott vas, olvasztott vas, vagy öntött aczélból készült oly tartókban adatik fel, melyek a feladás előtt egy éven belől eszközölt hivatalos vizsgálat alkalmával, az alaknak maradandó változása nélkül, legalább másfélszer oly nyomást állottak ki, mint minő alatt a szénsav feladásakor áll.

Minden tartónak egy nyilással kell ellátva lennie, mely belső falainak megszemlélését megengedi; továbbá egy biztonsági szeleppel, egy vizlebocsátó csappal, egy töltő, illetve lebocsátó szeleppel, valamint egy manométerrel; minden tartónak egyszersmind jó állapotára nézve minden évben hivatalosan megvizsgálva kell lennie.

Egy — a tartón szembeötlő helyen alkalmazott hivatalos jegyzetből világosan kivehető legyen: mikor és mily nyomás mellett eszközöltetett ezen vizsgálat. A fuvarlevélben megjegyzendő, hogy a feladott szénsav nyomása a hőmérséknek 40 fok Celsius-ig való emelkedése esetén sem haladhatja meg a 20 légnyomást.

A feladási állomás köteles a fentebbi határozmányok betartásáról, és különösen a manométer állásának a vizsgálati jegyzettel való összehasonlitása által arról meggyőződést

szerezni, hogy a tartóknak a nyomásra nézve eszközölt vizsgálata kielégitő mérvben foganatosittatott.«

A fentebbi módositások, illetve kiegészitések hatálya a szállitási határidőket illetőleg (45. és 57. §.) 1884. évi október hó 1-én, a többi pontokat illetőleg ellenben 1884. évi augusztus hó 1-én veszi kezdetét.

A cs. kir. kereskedelmi miniszter ur egyuttal hasonló rendeletet bocsátott ki a birodalmi tanácsban képviselt királyságok és országok területén levő vasutakhoz.

C) A kereskedelmi törvénynek fuvarozási ügyletre vonatkozó szabályai.

Kereskedelmi törvénykönyvünk életbeléptetése óta lefolyt tizenegy év oly rövid idő, hogy kimeritő indicatura — különösen a vasuti fuvarozásra nézve — nálunk ez ideig nem keletkezhetett. Ezen körülmény szolgáljon mentségül, hogy eredeti tervünktül eltérve a szomszéd Ausztria legfőbb — és némely felebbezési biróságainak a fuvarozási ügyletekre vonatkozó fontosabb határozatait is közöljük.

Minthogy kereskedelmi törvényünk az ausztriaitól csak jelentéktelen pontjaiban, különösen pedig abban tér el, hogy a mienk némely oly intézkedést is tartalmaz, mely tulajdonképen a polgári törvénykönyvbe való, minthogy továbbá a vasuti üzletszabályzat mindkét állam területén teljesen egyforma, az emlitett határozatok hazai biróságaink által is figyelemre méltathatók.

A kereskedelmi törvénynek a fuvarozási ügyletre vonatkozó intézkedései a következők:

Fuvarozási ügylet.

Első fejezet.

Általában.

393. §. Fuvarozási ügyletnek az tekintendő, mely áruknak szárazon vagy folyókon és belvizeken való fuvarozása iránt köttetik. Ki ily ügyletekkel iparszerüleg foglalkozik, fuvarozónak tekintetik.

394. §. A fuvarlevél a feladó és fuvarozó közt keletkezett szerződés bizonyitékául szolgál.

A fuvarozó a fuvarlevél kiállitását követelheti.

Vasuton szállitásnál a vasuti társasággal szerződésre lépőnek s igy a szerződött szállitási dijakra nézve kötelezettségben állónak az tekintetik, kinek neve a fuvarlevelen alá van irva. (M. kir. Curia mint legf. itélőszék 2866/1876. sz. határozata).

Az áruk átvevője a vasuti fuvarvisszatérités (refactio) átengedését az eladótól nem követelheti, ha az a vasutigazgatóság által a szállitó czégnek engedélyeztetett, melyet az eladó bizott meg a szállitással, — az pedig a visszatérités egy részét az eladónak mint vele közvetlen szerződő félnek engedte át. (M. kir. Curia mint legfőbb itélőszék 1877. márczius 26. 176. sz. határozata).

Vasuttársasággal szerződési viszonyban állónak nem az áru közvetlen feladója, hanem a kereskedelmi törvény 49. §-a 2. bekezdése értelmében a feladó meghatalmazója tekintendő, s ennélfogva a meghatalmazott feladó által elkövetett mulasztás a meghatalmazó terhére esik. (M. kir. Curia 1882. márczius 30. 257. sz. határozata).

1. Ha a fuvarlevélben azon kérelem terjesztetett elő, hogy a szállitás egy kocsiban eszközöltessék, s a vasut a szállitást elfogadta, ez által oly szerződés jött létre, melytől a vasut önkényüleg eltérni jogositva nincsen s nem követelheti, hogy a feladó még egy másik kocsi után járó dijjat fizessen, még akkor sem, ha a szállitás két kocsin eszközöltetett.

2. Azon állitás, hogy a fuvarlevél lebélyegzése alkalmával valamely szerződési feltétel még nem volt rávezetve, kifogást képez, mely a kifogásoló fél által bizonyitandó. (M. kir. Curia 1886. julius 73569. sz. határozata).

Der Besitz des Frachtbriefes legitimirt denjenigen, welcher ein Frachtgut durch einen Spediteur mittelst Eisenbahn versenden liess, im Falle des Verlustes des Frachtgutes zur Schadenersatzforderung gegen die Eisenbahn. — Die vom Spediteur im Frachtbriefe erfolgte Bezeichnung des Versenders ist gegenüber der Eisenbahn irrelevant. (Entscheidung des O. G. H. vom 19. November 1873, Z. 9329.)

395. §. A fuvarlevél magában foglalja:

1. az áru megjelölését minőség, mennyiség és az ismertető jelek szerint;

2. a fuvarozó nevét és lakhelyét;

3. a feladó nevét;

4. annak nevét, kinek az áru kiszolgáltatandó;

5. az áru rendeltetési helyét;

6. a fuvardijra vonatkozó határozatokat;

7. azon különös megállapodásokat, melyek a felek közt egyéb pontok, különösen az ut irányára, az áru megérkezési idejére vagy az e részbeni késedelemre nézve keletkeztek;

8. a kiállitás helyét és idejét.

Vasuti társaságok által engedélyezett vitelbér-leengedés (Refaktie) nem az árutulajdonost, nem is a megrendelőt, hanem a szállitmányozót (Spediteur) illeti. (M. kir. Curia mint legfőbb itélőszék 1968/1877. sz. határozata).

Ha valamely küldemény sulya maga a feladó által tévesen kevesebbre iratott is a fuvarlevélbe, miután azonban az átvevő vasuttársulatnak módjában állott a valódi sulyt megállapitani, ezt pedig hiányosan teljesitette: a feladó nem kötelezhető azon birságnak megfizetésére, mely a vasuti üzleti rendszabályzatban a suly valótlan bemondásában büntetésképen meg van állapitva. (M. kir. Curia mint legfőbb itélőszék 1886. évi október 9. 8773. sz. határozata).

Die Eisenbahn haftet nicht für die Richtigkeit der von ihrem Bediensteten ohne dienstliche Verpflichtung für einen Frachtaufgeber besorgten Frachtbriefsausfertigung. — Unzulässigkeit der Eidesauftragung an den Präsidenten des Verwaltungsrathes einer Eisenbahngesellschaft. (Entscheidung des O. L. G. Wien vom 23. Dezember 1868, Z. 24621.)

Die Kenntniss der bei einer Eisenbahn geltenden Bestimmungen über den Frachtentransport wird seitens eines Jeden

angenommen, welcher ein Frachtgut der Eeisenbahn aufgibt. (Entscheidung des O. G. H. vom 8. Juli 1863, Z. 4765.)

396. §. A feladó köteles oly áruknál, melyek az átvevő részére leendő kiszolgáltatás előtt vám- vagy adókezelés alá esnek, a fuvarozót a szükséges kisérő iratokkal ellátni. A mennyiben a fuvarozót magát vétkesség nem terheli, a feladó felelős a fuvarozónak azon büntetések- és károkért, melyek ez utóbbira a kisérő iratok helytelenségéből vagy elégtelenségéből származnak.

397. §. A fuvarozást, határozott megállapodás vagy helyi szokás hiányában, a körülményekhez mért határidő alatt kell megkezdeni.

Ha a fuvarozás megkezdése, vagy az ut folytatása természeti esemény vagy más véletlenség miatt ideiglenesen meggátoltatik, a feladó nem köteles az akadály megszüntét bevárni, hanem a szerződéstől elállhat; köteles azonban ily esetben a fuvarozónak, a mennyiben ezt vétkesség nem terheli, az előkészületi, a ki- vagy lerakodási költségeket s a fuvardijból a megtett utra eső részt megtériteni. A megtéritendő összeget, ha az iránt a felek meg nem egyezhetnek, helyi szokás hiányában a biróság határozza meg.

398. §. A fuvarozó minden kárért, mely az áruban az átvételtől a kiszolgáltatásig elveszés vagy megsérülés által történik, felelős, a mennyiben igazolni nem képes, hogy a kárt erőhatalom, vagy az áru természetes minősége, különösen belső megromlás, beszáradás, rendes csurgás vagy a begöngyölésnek kivülről fel nem ismerhető hiányai okozták.

Drágaságok, pénzek vagy értékpapirokért a fuvarozó csak akkor felelős, ha a tárgyak ezen minősége vagy értéke neki kijelentve lett.

Kártérités czimén a fuvaroztatás megkisérlésénél felmerült költség követelhető, de csak azon összegben, mely a fog-

laló kétszeresét meghaladja. Árkülönbözet a nélkül, hogy a késedelmes eladó által át nem adott áru helyett másnak tényleges beszerzése igazoltatnék, csak oly áruknál követelhető, melyek piaczi vagy tőzsdei árral birnak. Ilyenek közé a faáruk nem tartoznak. (Legfőbb itélőszék 1880. szept. 15. 567. sz. határozata).

A kereskedelmi törvény 398. §-án alapuló kártérítési kötelezettségre mi befolyással sem lehet, hogy a szállitás közben elkerülhetlen rázkodás miatt a hordó abroncsai könnyen megtágulnak, mely könnyen felismerhető hiányra felügyelni, s az ekkép származható kárt meggátolni a fuvarozó gondosságához tartozik. (A m. kir. Curia 1883. április 13. 197. sz. határozata).

Más helyről küldött áruban, göngyölés hiánya miatt, ha kár esik, elküldő tartozik bizonyitani, hogy a szállitmányozónak vagy fuvarozónak az áru kellően begöngyölve adatott át. (A m. kir. Curia 1297/1880. sz. határozata).

„Erőhatalom“ alatt nemcsak természeti esemény, hanem oly emberi erőszak is értendő, mely kellő gondosság mellett is, emberi erővel elháritható nem volt. (M. kir. Curia 1240/1881. sz. határozata).

Ha bizonyitva van, hogy az áru a fuvarozónak részben nedves, részben pedig száraz állapotban adatott át, a nedvességnek a fuvarozás közben terjedése az áru minőségének következményeül lévén tekintendő: felelősség e miatt a fuvarozót nem terheli.

Ha a fuvarozó az árut kifogás nelkül vette át, a felelősség az abban utóbb mutatkozó kárért a fuvarozót terheli; jogilag az lévén vélelmezendő, hogy a kár a fuvarozás közben állott elő. (M. kir. Curia 1054/1883. sz. határozata).

Dort, wo Borastürme herrschen, sind dieselben nicht als vis major im Sinne des Art. 395 H. G. B. anzusehen. — Die Eisenbahn, welche es unterlassen hat, die nöthigen Vorkehrungen zum Schutze der in ihren Stationen lagernden Frachtgüter gegen herrschende Stürme zu treffen, haftet für die in Folge dieser Unterlassung eingetretene Beschädigung der Frachtgüter. (Entscheidung des O. L. G. Triest vom 5. April 1867.)

Ein Frachtgut, welches die Eisenbahn an eine andere, als die im Frachtbriefe bezeichnete Person ausgefolgt hat, gilt in Ansehung der Ersatzpflicht der Eisenbahn als in Verlust gerathen. — Bei Vorlage der Faktura über ein in Verlust gegangenes Frachtgut ist der Reklamant zur schätzungsweisen Beschwörung des als Ersatz angesprochenen Fakturawerthes

— ohne Mässigung zuzulassen. — Die unrichtige Bezeichnung des Wohnortes des Adressaten im Frachtbriefe entschuldigt nicht die Ausfolgung des Frachtgutes an eine andere, als die im Frachtbrief bezeichnete Person. (Entscheidung des O. G. H. vom 5. Juli 1871, Z. 4359.)

Brand fällt nur dann unter den Begriff der vis major (Art. 395 H. G. B.), wenn vorliegt, dass derselbe ausserhalb irgend eines menschlichen Verschuldens und bloss durch elementare Einwirkung seine Entstehung fand. — Die Eisenbahnen haften auch für jene Frachtgüter, welche durch einen Brand in dem ihr gehörigen, dem Zollamte zur Benützung überlassenen Magazine zu Grunde gehen. — Die Zahlung einer allgemeinen Versicherungsgebühr für ein Frachtgut umfasst auch die Versicherung gegen Feuersgefahr. — Der unterfertigte Avisoschein liefert keinen Beweis über die Ausfolgung des Frachtgutes an den Adressaten. (Entscheidung des O. L. G. Wien vom 9. November 1871, Z. 16089.)

Das von einer Eisenbahn zur Konstatirung der Beschädigung eines Frachtgutes oder eines Abganges an demselben unter Zuziehung von Sachverständigen aufgenommene Thatbestandsprotokoll liefert — insbesonders in Ansehung der von den Sachverständigen angegebenen Schadensziffer — gegen die Eisenhahn Beweis. — Gegen den Reklamanten, welcher sich mit dem Inhalte des Thatbestandsprotocolles durch seine Erklärung am Schlusse desselben, sowie durch seine Unterschrift einverstanden erklärt hat, ist ein solches Protokoll nur bezüglich des in seiner Gegenwart aufgenommenen Theiles beweiswirkend. (Entscheidung des O. L. G. Wien vom 14. April 1872, Z. 39781.)

Die Geltendmachung von Schadenersatzansprüchen gegen eine Eisenbahn wegen Beschädigung eines Frachtgutes setzt den vom Reklamanten zu führenden Beweis voraus, dass die Beschädigung in der Zeit zwischen der Aufgabe und dem Einlangen des Gutes am Bestimmungsorte entsanden sei. — Die von der Bahn unter Zuziehung von Sachveständigen erfolgte Feststellung des Schadens hat bei Betreten des Rechtsweges Seitens des Reklamanten keine Rechtswirksamkeit. (Entscheidung des O. G. H. vom 6. Juni 1877, Z. 1725.)

399. §. Az áru elveszése vagy megsérülése miatti kártérités esetében a kár kiszámitásánál, az árunak szükséghez képest szakértők által megállapitott rendes kereskedelmi, ilyennek nem létében pedig közönséges értéke vétetik alapul.

Ehhez képest a fuvarozó az áru elveszése esetében azon rendes kereskedelmi értéket tartozik megtériteni, melylyel a hasonfaju és minőségü áru a rendeltetés helyén birt akkor, midőn a kiszolgáltatásnak történni kellett volna; ellenben az áru megsérülése esetében azon különbözet téritendő meg, mely a megsérült áru eladási ára s azon rendes kereskedelmi érték közt létezik, melylyel az a sérelem nélkül, a kiszolgáltatás helyén és idejekor birt volna.

A kártéritési összegből mindegyik esetben levonandó az. mi az elveszés, illetőleg a megromlás folytán vám- és egyéb költségekben megtakaritva lett.

Ha a fuvarozó vagy emberei bebizonyithatólag vétkes gondatlansággal vagy gonosz szándékkal jártak el, a fuvarozó teljes kártéritéssel (272. §.) tartozik.

Ha a fuvarozó az átvett termény mennyiségét hiány nélkül átadni magát irott szerződésben kötelezte, azon kifogása, hogy fuvarozásnál beszáradás czimén 1½ %-ot leszámitani szokás, figyelembe nem vétethetik akkor, ha a beszáradás a fuvarozó késedelmes eljárása által okoztatott. (M. kir. Curia mint legfőbb itélőszék 1881. május 18. 343. sz. határozata).

Die Beschädigung eines Theiles des Frachtgutes rechtfertigt nicht die Ablehnung des Bezuges des Letzteren Seitens des Adressaten und hat daher die Eisenbahn in solchem Falle die aus dem Nichtbezuge resultirenden nachtheiligen Folgen nicht zu vertreten. — Die Eisenbahn hat von dem Erlöse einer in Folge eines Bezugshindernisses veräusserten Frachtsendung dem Versender die gesetzlichen Verzugszinsen zu bezahlen, wenn sie es unterlassen hat, den vom Versender refusirten Erlös zu Gerichtshanden zu deponiren. (Gleichlautende Entscheidungen des O. L. G. Wien vom 24. April 1877.)

400. §. A fuvarozó felelős a kikötött vagy szokásos fuvaridő elmulasztásából eredő kárért, a mennyiben igazolni nem képes, hogy a késedelmet rendes fuvarozó gondosságával elkerülnie nem lehetett.

A fuvarozó a kereskedelmi törvény 400. §-ában meghatározott felelősség alapján szavatossági perbe is vonható. (M. kir. Curia mint legfőbb itélőszék 1876. április 22. 3017. sz. határozata).

Nur die absolute Unmöglichkeit der Fortsetzung des Tranpsortes befreit die Eisenbahn von der Haftung für die Unterbrechung desselben. — Die Eisenbahn haftet für die Nichteinhaltung der zugesicherten Lieferzeit, woferne sie beim Abschlusse des Frachtvertrages den Eintritt der Unmöglichkeit zur Fortsetzung und daher zur rechtzeitigen Vollendung des Transportes voraussehen konnte. — Die Eisenbahn ist verpflichtet, dieFrachtgüter im Falle der Unterbrechung des Transportes gegen Witterungseinflüsse entsprechend zu verwahren. — Bei Schadenersatzklagen gegen eine Eisenbahngesellschaft als Frachtführerin kann der Kläger durch einen die Schadenberechnung enthaltenden Auszug aus seinen Handelsbüchern keine halbe Probe über die Höhe des ihm gebührenden Schadenersatzes herstellen. (Entscheidung des O. G. H. vom 21. März 1878, Z. 6827/5785.)

401. §. Ha a fuvaridő elmulasztása esetére a fuvardij bizonyos részének levonása, vagy teljes elvesztése, vagy más kötbér állapittatott meg, kétség esetében a késedelemből eredő, s az érintett kikötmények összegét meghaladó kár megtéritése is követelhető.

A mennyiben a fuvarozó igazolhatja, hogy a késedelem rendes fuvarozó gondosságával elhárítható nem volt, az érintett kikötmények csak ugy vehetők igénybe, ha ez szerződésileg megállapittatott.

402. §. A fuvarozó felelős azokért, kiket az elvállalt fuvarozás teljesitésénél alkalmaz.

403. §. Ha a fuvarozó az árut, az elvállalt fuvarozásnak egészben vagy részben eszközlése végett más fuvarozónak adja át, az áru kiszolgáltatásáig nemcsak közvetlen követőjeért, hanem minden későbbi fuvarozóért is felelős.

Minden fuvarozó, ki mint követője jelenkezik egy másiknak, az által, hogy az árut az eredeti fuvarlevéllel veszi át, ennek értelmében a fuvaro-

zási szerződésbe lép; felelőssé lesz előzőinek a már teljesitett fuvarozásból eredő kötelezettségeiért, s egyszersmind önálló kötelezettséget vállal arra nézve, hogy a fuvarozást az eredeti szerződés értelmében, különösen a fuvarlevélben kijelölt vonalakon fogja eszközölni.

404. §. A fuvarozó a feladó későbbi utasitásait az áru visszaadása, vagy annak más mint a fuvarlevélben kijelölt átvevő részére leendő kiadása tekintetében, mindaddig teljesiteni tartozik, mig a fuvarlevelet az áru megérkezése után a rendeltetés helyén a kijelölt átvevőnek ki nem szolgáltatta.

Ha ez már megtörtént, a fuvarozó csak a kijelölt átvevő utasitásait veheti figyelembe; ellenkezőleg ennek az áruért felelős.

Az esetre, ha feladási vevény lett kiállitva, ezen rendelkezési jog csak a feladási vevény birtokosát illeti.

1. Feladó a kereskedelmi törvény 404. §-a értelmében jogositva van a fuvarlevél kiszolgáltatása előtt, a feladott áru iránt másnemü intézkedést tenni, az árunak kiszolgáltatását betiltani, vagy annak más helyre küldését rendelni.

2. A csődtömeget terheli annak bizonyitása, hogy a fuvarlevél a feladó utasitásának beérkezte előtt bukott cég, esetleg a tömeggondnok részére már kiszolgáltatva lett. (M. kir. Curia 1881. nov. 28. 1002. sz. határozata).

A kereskedelmi törvény 404. §-ában emlitett eset csak akkor forog fenn, midőn a feladónak utólagos rendelkezése szerint a rendeltetése helyére már megérkezett vagy oda érkezendő áru a fuvarlevélben kijelölttől különböző személynek szolgáltatandó ki, de nem akkor is, a midőn a feladó a már utban lévő árunak egy közbeeső állomáson feltartásával az árunak más állomásra szállitására és a fuvarlevelben kijelölttől különböző személynek leendő kiszolgáltatására utasitotta a vasutat, mely utóbbi utasitást a fuvarozó feltétlenül elfogadni nem tartozik. (M. kir. Curia. 1886. junius 16. 324. sz. határozata).

Der Besitz des Frachtbriefes oder bahnämtlichen Aviso- und Bezugsscheines legitimirt nur zur Entgegennahme des

Frachtgutes gebenüber der Eisenbahn, begründet aber nicht die Vermuthung, dass die diese Behelfe innehabende Partei die verfrachteten Waaren eigenthümlich erworben habe. (Entscheidung des O. G. H. vom 12. März 1874, Z. 2201.)

Der Absender ist nur in dem Falle berechtigt, die Eisenbahngesellschaft auf Rückstellung des vom Adressaten nicht bezogenen Frachtgutes und auf Ersatz der diesfälligen Processkosten zu klagen, wenn er nachweist, dass er die Rückstellung vor Ueberreichung der Klage von der Eisenbahngesellschaft gefordert habe, dass ihm jedoch dieselbe verweigert worden sei. (Entscheidung des O. L. G. Prag vom 22. Februar 1875, Z. 5302.)

405. §. A fuvarozó köteles az árut rendeltése helyén, a fuvarlevélben kijelölt átvevőnek kiszolgáltatni.

A fuvarlevél törvényszerüleg nyert birtoka megállapitja a kereshetőségi jogot a szállitmány kiadására, tekintet nélkül arra, hogy a fuvarlevél birtokosa s a szállitmány küldője között meghatalmazási vagy engedményezési viszony forog-e fenn.

A szállitmányozóként eljárt czéget, ha a szállitmányt illetéktelenül, egy harmadiknak adta ki, a kártéritési kötelezettségétől nem menti fel azon körülmény, hogy hozzá a fuvar levélbeni szállitmánynyal több hason mennyiségü küldemény is érkezett. (M. kir. Curia mint legfőbb itélőszék 1877. jul. 19. 518. sz. határozata).

Die Eisenbahn hat für ein Frachtgut, welches in Folge einer durch Fahrlässigkeit ihrer Bediensteten verschuldeten Verwechslung mit einem anderen Frachtgute — an eine unberechtigte Person ausgefolgt wurde, den vollen Fakturawerth zu ersetzen. (Entscheidung des O. L. G. Wien vom 10. Jänner 1872, Z. 349.)

Nach Auslösung des Frachtbriefes Seitens des Adressaten haftet die Eisenbahn dem Letzteren für das bei ihr gegen Lagerzins in Aufbewahrung gelassene Gut nicht als Frachtführerin, sondern als Verwahrerin nach den Bestimmungen des a. b. G. B. und somit ohne Beschränkung auf den nur für die Haftung der Eisenbahnen aus dem Frachtgeschäfte anwendbaren Normalsatz. (Entscheidung des O. L. G. Wien vom 20. Mai 1874, Z. 7744.)

Die Eisenbahn ist nicht berechtiget, ein Frachtgut ohne specielle Anweisung des Aufgebers an eine von dem im Frachtbriefe bezeichneten Adressaten verschiedene Person auszufolgen, wenngleich letztere sich über den Ankauf der Waare

und Bezahlung des Kaufpreises der Bahn gegenüber legitimirt. — Die wissentliche Ausfolgung an eine solche zur Empfangnahme unberufene Person gilt als „bösliche Handlungsweise“, weil die Eisenbahn sich der mit ihrem Verfahren für den Adressaten verbundenen Gefahr bewusst sein muss. (Entscheidung des O. G. H. vom 9. Mai 1877. Z. 1824.)

406. §. A fuvarlevélben kijelölt átvevőnek jogában áll, még mielőtt az áru rendeltése helyére érne, annak biztonsága végett a szükséges intézkedéseket megtenni s e végből fuvarozót kellő utasitásokkal ellátni. Az áru kiszolgáltatását, mielőtt az rendeltetése helyére érkeznék, csak az esetben követelheti, ha erre a fuvarozó a 404. §. értelmében felhatalmaztatott.

407. §. Mihelyt az áru rendeltetési helyére érkezik, a fuvarlevélben kijelölt átvevőnek szabadságában áll a fuvarozási szerződésen alapuló jogokat, a fuvarlevélből kivehető kötelezettségek teljesitése mellett, a fuvarozó ellen saját nevében érvényesiteni, különösen ez utóbbit a fuvarlevél átadására s az áru kiszolgáltatására szoritani; feltéve, hogy a kereset meginditása előtt a 404. §. értelmében ellenkező utasitás nem adatott.

Az, hogy a kijelölt átvevő saját vagy más érdekében jár-e el, különbséget nem tesz.

408. §. Az áru és a fuvarlevél elfogadása által az átvevő a fuvarlevél értelmében a fuvarozó kielégitésére köteleztetik.

Die Norm des §. 406 H. G. B. schliesst, wenn im Frachtbriefe der Frachtlohn irrthümlich zu nieder berechnet wurde, das Verlangen des Frächters auf Zahlung des ihm zukommenden Mehrbetrages nicht aus. (Entscheidung des O. G. H. vom 16. November 1877, Z. 1059.)

409. §. Ha az, ki az áru átvevőjeként kijelöltetett, nem található; vagy ha ez az átvételt megtagadja; vagy ha az átvétel vagy az áru mibenléte iránt vita keletkezik, az érdekelt félnek

jogában áll az áru mibenlétét birói szemle utján megállapittatni.

E mellett az átadási hely birósága az érdekelt fél kérelmére elrendelheti, hogy az áru egyelőre közraktárba, vagy egy harmadik személy gondviselése alá helyeztessék, és hogy a fuvardijnak s a fuvarozó egyéb követelésének kielégitése végett az áru vagy annak egy része nyilvános árverés utján eladassék.

Ezen kérelem iránt az ellenfél, a mennyiben helyben tartózkodik, a biróság által előlegesen meghallgatandó.

410. §. Az áru átvételével és a fuvardij kifizetésével a fuvarozó ellen minden igény megszünik.

Oly hiány vagy sérülés miatt azonban, mely a kiszolgáltatáskor külsőleg felismerhető nem volt, a fuvardij kifizetése után is felelősségre vonható, ha a hiány vagy sérülés, a 409. §. értelmében, a felfedezés után azonnal megállapittatik, s egyuttal igazoltatik, hogy a hiány vagy sérülés a feladás és kiszolgáltatás ideje közt történt.

A 390. §-nak a kereset és kifogások elévülésére vonatkozó határozatai a fuvarozók tekintetében is alkalmazandók.

A kereskedelmi törvény 410. §-ában szabályozott elévülési időt csak a kereset beadása szakithatja meg, de nem a kártéritési összeg iránt folyamatban volt alkudozás. (A m. kir. Curia. 1883. április 27. 27. sz. határozata).

A fuvarozó vasuttársaság kártéritéssel tartozik az áru feladójának a fuvarozott áruban felmerült kárért az esetben is, ha az áru átvevője a kártéritési igényről lemondott, de mint vevő az eladónak a vételi összeget csupán a hiányos áru után fizette. (M. kir. Curia 1885. augusztus 4. 298. sz. határozata.)

Durch die bahnämtlichen Erhebungen, welche anlässlich einer wegen Verlustes oder Beschädigung von Frachtgütern eingebrachten Reklamation eingeleitet werden und durch das sohin erfolgte Anerbieten der Bahn zur Leistung des reglementmässigen Ersatzbetrages wird die Verjährung des Ent-

schädigungsanspruches des Reklamanten unterbrochen. — Die neue Verjährungsfrist fängt erst mit dem Zeitpunkte an, in welchem dem Reklamanten die Verständigung über das Resultat der Reklamation zukommt. (Entscheidnng des O. L. G. Wien vom 12, September 1866, Z. 15338.)

Eine Klage wegen Abganges an einem Frachtgute ist auch nach erfolgter anstandsloser Uebernahme des Letzteren zulässig, woferne der Empfänger beweist, dass er sich bei der Bestätigung des Empfanges des ganzen Frachtgutes in einem unverschuldeten Irrthume befunden habe. (Entscheidung des O. G. H. vom 8. Juni 1875, Z. 9975.)

411. §. A fuvarozót a fuvarozási szerződésből eredő követelések, különösen a fuvardij, fekbér, valamint a vámok és egyéb kiadások erejéig a fuvarozott árukra zálogjog illeti. E jog addig áll fenn, mig a fuvarozott áruk átvevőnek kiszolgáltatva nem lettek.

A zálogjog alapján, mely a tulajdonos ellen elrendelt csőd esetében is hatályos, a fuvarozó követelésének kielégitése végett a 409. §. értelmében a fuvarozott áruk részbeni vagy teljes eladását követelheti.

Az áruk utáni vám, mely a pénzügyi közegek által a fuvarozó vaspályáktól szedetik be, oly szükséges kiadást képezvén, mely az áruk átvevője, illetve tulajdonosa által megtérítendő; kétségtelen, mikép a fuvarozónak ez iránt az átvevő ellen kereseti joga van, akár az áru behozatalánál követeltetett a vám, akár az igényelt vámmentesség elvetésével később lett a kivetett vám beszedése elrendelve; a vám helytelen beszedése ellen csak magát az árutulajdonost illetvén a felszólamlás, melyre a fuvarozó nem kötelezhető. (Legfőbb itélőszék 1880. junius 9. 448. sz. határozata).

412. §. Ha az áru egymásután több fuvarozó kezén megy keresztül, a mennyiben a fuvarlevél mást nem rendel, az utolsó fuvarozó a kiszolgáltatás alkalmával, előzőinek a fuvarlevélből kitünő követeléseit érvényesiteni s ezek jogait, különösen a zálogjogot is gyakorolni tartozik.

Azon fuvarozó, ki előzője követelését kiegyenliti, a törvény erejénél fogva ennek összes jogaiba

lép. Ugyanez áll a szállitmányozó követelésére nézve is, melyet a fuvarozó kiegyenlit. (388. §.) Az előzők zálogjoga addig áll tenn, mig az utolsó fuvarozó e joga meg nem szünik.

413. §. A mennyiben ugyanazon árura nézve a 379., 388. és 411. §. értelmében több zálogjog szereztetett, azon zálogjogok közt, melyek a szállitmányozásból, illetőleg fuvarozásból erednek, a később keletkezett megelőzi a korábbit, a most érintett zálogjogok elsőbbséggel birnak azon zálogjog előtt, mely a bizományost és az előlegek tekintetében a szállitmányozót illeti; az utóbbiak közt pedig a korábban keletkezett megelőzi a későbbit.

414. §. Ha a fuvarozó az árut a fuvardij kifizetése nélkül szolgáltatja ki, ugy ő, mint a megelőző fuvarozók és szállitmányozók is saját elözőik elleni visszkereseti jogaikat elvesztik. Az átvevő elleni kereseti jogon ez által változás nem történik.

415. §. A feladó és a fuvarozó abban állapodhatnak meg, hogy a fuvarozó a neki átadott árukról rakjegyet állitson ki.

A rakjegy által a fuvarozó az áru kiadására kötelezi magát, az okmány minden jogszerü birtokosa irányában.

Die Aufgabsrecepisse über Frachtgüter haben nicht die rechtliche Natur von Ladescheinen; sie sind ihrem Inhalte und ihrer Natur nach nur Bestätigungen, dass Waaren, über welche mit der Eisenbahn ein Frachtvertrag abgeschlossen werden will, der Bahnverwaltung übergeben worden sind. — Die Eisenbahn ist für ihren mit der Ausfertigung der Frachtaufgabsrecepisse betrauten Bediensteten, welcher in betrügerischer Absicht Aufgabsrecepisse über Waaren ausstellt, die gar nicht zur Aufgabe gelangt sind, nur dann haftpflichtig, wenn ihr erweislich eine Unterlassung der gebotenen Controlle bezüglich der Ausstellung der Recepisse zur Last fällt. — Auch für Eisenbahnen gilt mit Ausnahme des durch das Gesetz vom 5. März 1869 normirten Falles die Vermu-

thung nach §. 1296 a. b. G. B. (Entscheidung des O. G. vom 27. SeptemberH. 1876, Z. 4986.)

416. §. A rakjegynek, mely a szövegben világosan mint ilyen megjelölendő és a fuvarozó által aláirandó, magában kell foglalni:

1. a fuvarozandó áruk megjelölését és azok mennyiségét;

2. a fuvarozó nevét;

3. a feladó nevét;

4. annak nevét, ki részére vagy kinek rendeletére az áru kiszolgáltatandó lesz. Ilyennek a feladó tekintendő, ha a rakjegy pusztán rendeletre lett kiállitva;

5. a kiszolgáltatás helyét;

6. a kiállitás helyét és idejét.

Ha a fuvarozó ezt kivánja, a feladó köteles neki a rakjegynek egy általa aláirt másolatát kézbesiteni.

417. §. A rakjegy a fuvarozó és átvevő közti jogviszonyokat szabályozza. A fuvarozási szerződésnek a rakjegybe fel nem vett határozatai az átvevő irányában joghatálylyal nem birnak.

A fuvarozó és feladó közti jogviszonyokra nézve a fuvarozási szerződés szolgál irányadóul.

418. §. Ha rakjegy lett kiállitva, a fuvarozó a feladó későbbi utasitásait az áruk visszaadása vagy más mint a rakjegyben kijelölt átvevő részére leendő kiadása tekintetében csak az esetben teljesitheti, ha neki a rakjegy visszaadatik. Ha e határozat ellen cselekszik, a rakjegy jogszerü birtokosának az áruért felelős.

419. §. Az áru átvételére az tekintetik feljogositottnak, ki a rakjegyben átvevőként van kijelölve, vagy ki rendeletre szóló rakjegynél birtokosi minőségét a hátiratok összefüggő és egész ő hozzá lenyuló lánczolata által igazolja.

lép. Ugyanez áll a szállitmányozó követelésére nézve is, melyet a fuvarozó kiegyenlit. (388. §.) Az elözök zálogjoga addig áll fenn, mig az utolsó fuvarozó e joga meg nem szünik.

413. §. A mennyiben ugyanazon árura nézve a 379., 388. és 411. §. értelmében több zálogjog szereztetett, azon zálogjogok közt, melyek a szállitmányozásból, illetőleg fuvarozásból erednek, a később keletkezett megelőzi a korábbit, a most érintett zálogjogok elsőbbséggel birnak azon zálogjog előtt, mely a bizományost és az előlegek tekintetében a szállitmányozót illeti; az utóbbiak közt pedig a korábban keletkezett megelőzi a későbbit.

414. §. Ha a fuvarozó az árut a fuvardij kifizetése nélkül szolgáltatja ki, ugy ő, mint a megelőző fuvarozók és szállitmányozók is saját elözőik elleni visszkereseti jogaikat elvesztik. Az átvevő elleni kereseti jogon ez által változás nem történik.

415. §. A feladó és a fuvarozó abban állapodhatnak meg, hogy a fuvarozó a neki átadott árukról rakjegyet állitson ki.

A rakjegy által a fuvarozó az áru kiadására kötelezi magát, az okmány minden jogszerü birtokosa irányában.

Die Aufgabsrecepisse über Frachtgüter haben nicht die rechtliche Natur von Ladescheinen; sie sind ihrem Inhalte und ihrer Natur nach nur Bestätigungen, dass Waaren, über welche mit der Eisenbahn ein Frachtvertrag abgeschlossen werden will, der Bahnverwaltung übergeben worden sind. — Die Eisenbahn ist für ihren mit der Ausfertigung der Frachtaufgabsrecepisse betrauten Bediensteten, welcher in betrügerischer Absicht Aufgabsrecepisse über Waaren ausstellt, die gar nicht zur Aufgabe gelangt sind, nur dann haftpflichtig, wenn ihr erweislich eine Unterlassung der gebotenen Controlle bezüglich der Ausstellung der Recepisse zur Last fällt. — Auch für Eisenbahnen gilt mit Ausnahme des durch das Gesetz vom 5. März 1869 normirten Falles die Vermu-

thung nach §. 1296 a. b. G. B. (Entscheidung des O. G. vom 27. SeptemberH. 1876, Z. 4986.)

416. §. A rakjegynek, mely a szövegben világosan mint ilyen megjelölendő és a fuvarozó által aláirandó, magában kell foglalni:

1. a fuvarozandó áruk megjelölését és azok mennyiségét;

2. a fuvarozó nevét;

3. a feladó nevét;

4. annak nevét, ki részére vagy kinek rendeletére az áru kiszolgáltatandó lesz. Ilyennek a feladó tekintendő, ha a rakjegy pusztán rendeletre lett kiállitva;

5. a kiszolgáltatás helyét;

6. a kiállitás helyét és idejét.

Ha a fuvarozó ezt kivánja, a feladó köteles neki a rakjegynek egy általa aláirt másolatát kézbesiteni.

417. §. A rakjegy a fuvarozó és átvevő közti jogviszonyokat szabályozza. A fuvarozási szerződésnek a rakjegybe fel nem vett határozatai az átvevő irányában joghatálylyal nem birnak.

A fuvarozó és feladó közti jogviszonyokra nézve a fuvarozási szerződés szolgál irányadóul.

418. §. Ha rakjegy lett kiállitva, a fuvarozó a feladó későbbi utasitásait az áruk visszaadása vagy más mint a rakjegyben kijelölt átvevő részére leendő kiadása tekintetében csak az esetben teljesitheti, ha neki a rakjegy visszaadatik. Ha e határozat ellen cselekszik, a rakjegy jogszerü birtokosának az áruért felelős.

419. §. Az áru átvételére az tekintetik feljogositottnak, ki a rakjegyben átvevőként van kijelölve, vagy ki rendeletre szóló rakjegynél birtokosi minőségét a hátiratok összefüggő és egész ő hozzá lenyuló lánczolata által igazolja.

lép. Ugyanez áll a szállitmányozó követelésére nézve is, melyet a fuvarozó kiegyenlit. (388. §.)

Az előzők zálogjoga addig áll fenn, mig az utolsó fuvarozó e joga meg nem szünik.

413. §. A mennyiben ugyanazon árura nézve a 379., 388. és 411. §. értelmében több zálogjog szereztetett, azon zálogjogok közt, melyek a szállitmányozásból, illetőleg fuvarozásból erednek, a később keletkezett megelőzi a korábbit, a most érintett zálogjogok elsőbbséggel birnak azon zálogjog előtt, mely a bizományost és az előlegek tekintetében a szállitmányozót illeti; az utóbbiak közt pedig a korábban keletkezett megelőzi a későbbit.

414. §. Ha a fuvarozó az árut a fuvardij kifizetése nélkül szolgáltatja ki, ugy ő, mint a megelőző fuvarozók és szállitmányozók is saját előzőik elleni visszkereseti jogaikat elvesztik. Az átvevő elleni kereseti jogon ez által változás nem történik.

415. §. A feladó és a fuvarozó abban állapodhatnak meg, hogy a fuvarozó a neki átadott árukról rakjegyet állitson ki.

A rakjegy által a fuvarozó az áru kiadására kötelezi magát, az okmány minden jogszerü birtokosa irányában.

Die Aufgabsrecepisse über Frachtgüter haben nicht die rechtliche Natur von Ladescheinen; sie sind ihrem Inhalte und ihrer Natur nach nur Bestätigungen, dass Waaren, über welche mit der Eisenbahn ein Frachtvertrag abgeschlossen werden will, der Bahnverwaltung übergeben worden sind. — Die Eisenbahn ist für ihren mit der Ausfertigung der Frachtaufgabsrecepisse betrauten Bediensteten, welcher in betrügerischer Absicht Aufgabsrecepisse über Waaren ausstellt, die gar nicht zur Aufgabe gelangt sind, nur dann haftpflichtig, wenn ihr erweislich eine Unterlassung der gebotenen Controlle bezüglich der Ausstellung der Recepisse zur Last fällt. — Auch für Eisenbahnen gilt mit Ausnahme des durch das Gesetz vom 5. März 1869 normirten Falles die Vermu-

thung nach §. 1296 a. b. G. B. (Entscheidung des O. G. vom 27. SeptemberH. 1876, Z. 4986.)

416. §. A rakjegynek, mely a szövegben világosan mint ilyen megjelölendő és a fuvarozó által aláirandó, magában kell foglalni:

1. a fuvarozandó áruk megjelölését és azok mennyiségét;

2. a fuvarozó nevét;

3. a feladó nevét;

4. annak nevét, ki részére vagy kinek rendeletére az áru kiszolgáltatandó lesz. Ilyennek a feladó tekintendő, ha a rakjegy pusztán rendeletre lett kiállitva;

5. a kiszolgáltatás helyét;

6. a kiállitás helyét és idejét.

Ha a fuvarozó ezt kivánja, a feladó köteles neki a rakjegynek egy általa aláirt másolatát kézbesiteni.

417. §. A rakjegy a fuvarozó és átvevő közti jogviszonyokat szabályozza. A fuvarozási szerződésnek a rakjegybe fel nem vett határozatai az átvevő irányában joghatálylyal nem birnak.

A fuvarozó és feladó közti jogviszonyokra nézve a fuvarozási szerződés szolgál irányadóul.

418. §. Ha rakjegy lett kiállitva, a fuvarozó a feladó későbbi utasitásait az áruk visszaadása vagy más mint a rakjegyben kijelölt átvevő részére leendő kiadása tekintetében csak az esetben teljesitheti, ha neki a rakjegy visszaadatik. Ha e határozat ellen cselekszik, a rakjegy jogszerü birtokosának az áruért felelős.

419. §. Az áru átvételére az tekintetik feljogositottnak, ki a rakjegyben átvevőként van kijelölve, vagy ki rendeletre szóló rakjegynél birtokosi minőségét a hátiratok összefüggő és egész ő hozzá lenyuló lánczolata által igazolja.

lép. Ugyanez áll a szállitmányozó követelésére nézve is, melyet a fuvarozó kiegyenlit. (388. §.)

Az előzők zálogjoga addig áll tenn, mig az utolsó fuvarozó e joga meg nem szünik.

413. §. A mennyiben ugyanazon árura nézve a 379., 388. és 411. §. értelmében több zálogjog szereztetett, azon zálogjogok közt, melyek a szállitmányozásból, illetőleg fuvarozásból erednek, a később keletkezett megelőzi a korábbit, a most érintett zálogjogok elsőbbséggel birnak azon zálogjog előtt, mely a bizományost és az előlegek tekintetében a szállitmányozót illeti; az utóbbiak közt pedig a korábban keletkezett megelőzi a későbbit.

414. §. Ha a fuvarozó az árut a fuvardij kifizetése nélkül szolgáltatja ki, ugy ő, mint a megelőző fuvarozók és szállitmányozók is saját előzőik elleni visszkereseti jogaikat elvesztik. Az átvevő elleni kereseti jogon ez által változás nem történik.

415. §. A feladó és a fuvarozó abban állapodhatnak meg, hogy a fuvarozó a neki átadott árukról rakjegyet állitson ki.

A rakjegy által a fuvarozó az áru kiadására kötelezi magát, az okmány minden jogszerü birtokosa irányában.

Die Aufgabsrecepisse über Frachtgüter haben nicht die rechtliche Natur von Ladescheinen; sie sind ihrem Inhalte und ihrer Natur nach nur Bestätigungen, dass Waaren, über welche mit der Eisenbahn ein Frachtvertrag abgeschlossen werden will, der Bahnverwaltung übergeben worden sind. — Die Eisenbahn ist für ihren mit der Ausfertigung der Frachtaufgabsrecepisse betrauten Bediensteten, welcher in betrügerischer Absicht Aufgabsrecepisse über Waaren ausstellt, die gar nicht zur Aufgabe gelangt sind, nur dann haftpflichtig, wenn ihr erweislich eine Unterlassung der gebotenen Controlle bezüglich der Ausstellung der Recepisse zur Last fällt. — Auch für Eisenbahnen gilt mit Ausnahme des durch das Gesetz vom 5. März 1869 normirten Falles die Vermu-

thung nach §. 1296 a. b. G. B. (Entscheidung des O. G. vom 27. SeptemberH. 1876, Z. 4986.)

416. §. A rakjegynek, mely a szövegben világosan mint ilyen megjelölendő és a fuvarozó által aláirandó, magában kell foglalni:

1. a fuvarozandó áruk megjelölését és azok mennyiségét;

2. a fuvarozó nevét;

3. a feladó nevét;

4. annak nevét, ki részére vagy kinek rendeletére az áru kiszolgáltatandó lesz. Ilyennek a feladó tekintendő, ha a rakjegy pusztán rendeletre lett kiállitva;

5. a kiszolgáltatás helyét;

6. a kiállitás helyét és idejét.

Ha a fuvarozó ezt kivánja, a feladó köteles neki a rakjegynek egy általa aláirt másolatát kézbesiteni.

417. §. A rakjegy a fuvarozó és átvevő közti jogviszonyokat szabályozza. A fuvarozási szerződésnek a rakjegybe fel nem vett határozatai az átvevő irányában joghatálylyal nem birnak.

A fuvarozó és feladó közti jogviszonyokra nézve a fuvarozási szerződés szolgál irányadóul.

418. §. Ha rakjegy lett kiállitva, a fuvarozó a feladó későbbi utasitásait az áruk visszaadása vagy más mint a rakjegyben kijelölt átvevő részére leendő kiadása tekintetében csak az esetben teljesitheti, ha neki a rakjegy visszaadatik. Ha e határozat ellen cselekszik, a rakjegy jogszerü birtokosának az áruért felelős.

419. §. Az áru átvételére az tekintetik feljogositottnak, ki a rakjegyben átvevőként van kijelölve, vagy ki rendeletre szóló rakjegynél birtokosi minőségét a hátiratok összefüggő és egész ő hozzá lenyuló lánczolata által igazolja.

A fuvarozó az árut csak a nyugtatványozott rakjegy visszaadása mellett köteles kiszolgáltatni.

A fuvarozó jogaira és kötelességeire vonatkozó határozatok az esetben is alkalmazást nyernek, ha rakjegy lett kiállitva.

420. §. A jelen fejezet határozatai akkor is alkalmazást nyernek, ha a kereskedő, a nélkül, hogy ez rendes üzleti köréhez tartoznék, egyes esetben áruknak szárazon, folyókon vagy belvizeken leendő fuvarozását elvállalja.

421. §. A postaintézetekre a jelen fejezet határozatai csak annyiban nyernek alkalmazást, a mennyiben ezek az e részben fennálló külön rendeletekkel nem ellenkeznek.

Második fejezet.

Eltérő intézkedések, a vaspályák fuvarozási ügyleteit illetőleg.

422. §. Jelen törvénynek a fuvarozásra vonatkozó határozatai, a következő §§-ban foglalt eltérésekkel, a vaspályák fuvarozási ügyleteire is alkalmazást nyernek.

A kereskedelmi törvénynek a vaspályák fuvarozási ügyleteire vonatkozó kivételes intézkedései nem képeznek különös kedvezményt a vaspályákra nézve, sőt ellenkezőleg, csak az általuk igénybe vehető előnyök megszoritására czéloznak, holott más fuvarozók a maguk javára bármily kikötéseket szabadon tehetnek. (M. kir. Curia mint legfőbb itélőszék 1881. junius 2. 350. sz. határozata).

423. §. A közforgalomnak átadott és árufuvarozásra rendelt vaspályák, a fuvarozást a feladó által kijelölt vonalakon saját pályáikon meg nem tagadhatják, feltéve:

1. hogy az áruk minőségük- vagy begöngyölésüknél fogva az üzleti szabályok vagy a pálya szerkezete és használati módja szerint fuvarozásra alkalmasak;

2. hogy a feladó az igazgatóságnak a fuvardijra, a rakodásra s a fuvarozásnak egyéb megengedett feltételeire vonatkozó intézkedéseit magára nézve kötelezőknek elismeri;

3. hogy a vaspálya rendes fuvarozási eszközei a fuvarozás teljesitésére elegendők.

A vaspályák az árukat, mielőtt azok elküldése megtörténhetik, fuvarozás végett átvenni nem tartoznak. Kötelesek azonban, ha ezt a pálya helyiségei megengedik, a feladó kivánságára az árukat megőrzés végett átvenni s a fuvarozást a jelen §. határozatai szerint foganatositani.

Ha ezt a pálya berendezése, a fuvarozási viszonyok, vagy a közérdek nem követelik, — az elküldés idejére nézve egyik feladót sem szabad előnyben részesiteni.

Az e §. határozataival ellenkező cselekvények, az azokból eredő kár megtéritésére kötelezik a vállalatot.

A vasuti üzletszabályokban bizonyos tárgyak elszállitása tekintetében azok becsomagolására nézve fennálló szabályoknak az által czélzott kijátszása esetén, hogy e tárgyak a fuvarlevélben más tárgyaknak jelöltetnek meg, a vasuti társulat jogositva van az üzletszabályok szerinti birság megfizetését abban az esetben is követelni, ha a szándékba vett kijátszás felfedezésekor nem élt is ebbeli jogával, hogy az elszállitást megtagadja, hanem a szóban forgó tárgyakat rendelkezésük helyére szállitotta. (M. kir. Curia mint legfőbb itélőszék 1877. ápr. 9. 2823. sz. határozata).

Die Bestimmungen des Betr.-Reglts. gelten ungeachtet ihrer Genehmigung durch die administrative Behörde nicht als gesetzliche, sondern nur als vertragsmässige Bestimmungen, unter welchen die Eisenbahn den Frachtvertrag mit den Parteien einzugehen sich bereit erklärt, und welchen sich die Parteien durch die Ausfertigung des Frachtbriefes unterwerfen. — Die Bestimmungen des Reglements unterliegen daher den Beschränkungen des Art. 423 H. G. B. (Entscheidung des O. L. G. Wien vom 23. Juni 1870, Z. 7806.)

424. §. Az előbbeni §-ban érintett vaspályák, a következő §-ban felsorolt esetek kivételével, a

jelen törvény 389., 399., 400., 402., 303., 410 és 423. §§-nak a fuvarozók kártéritési kötelességeire vonatkozó határozatait, sem a kötelezettség keletkezése, terjedelme és tartama, sem a bizonyitási teher tekintetében saját előnyükre szerződések — szabályok vagy külön megállapodások — által nem módosithatják.

Az e határozattal ellenkező szerződések és megállapodások joghatálylyal nem birnak.

425. §. A vaspálya kikötheti:

1. oly áruknál, melyek a feladóval történt megállapodás szerint nyitott kocsikon fuvarozandók: hogy azon károkért, melyek a fuvarozás ezen módjával járó veszélyekből eredhetnek, felelősséget nem vállal. A fuvarozás módjával összekötött veszélyek alatt azonban a feltünő sulyapadás és az áru teljes vagy részben elveszése nem érthető;

2. oly áruknál, melyek habár minőségüknél fogva a fuvarozás közben az elveszés vagy megsérülés meggátlása végett begöngyölést igényelnek — épen nem, vagy csak hiányosan begöngyölve adatnak fel: hogy azon károkért, melyek a begöngyölés hiányából vagy ennek hiányos minőségével járó veszélyekből erednek, felelősséget nem vállal;

3. oly áruknál, melyeknek fel- vagy lerakodását a történt megállapodás szerint a feladó, illetőleg az átvevő eszközli: hogy nem vállal felelősséget azon károkért, melyek a fel- vagy lerakodásból vagy a hiányos rakodással egybekötött veszélyekből erednek:

4. oly áruknál, melyek sajátszerü minőségüknél fogva a teljes vagy részbeni elpusztulás vagy károsulás, nevezetesen a törés, megrozsdásodás, belső megromlás, rendkivüli csurgás vagy öngyuladás veszélyeinek vannak kitéve: hogy azon károkért, melyek ezen veszélyekből eredhetnek, felelősséget nem vállal;

5. élő állatoknál: hogy ezekért felelősséget nem vállal azon kárra nézve, mely az állatokban, a fuvarozásukkal járó különös veszélyből támad;

6. kisérettel ellátott áruknál: hogy felelősséget nem vállai azon károkért, melyeknek elháritása a kisèret teendője lett volna.

Ha a jelen §. szerint megengedett határozatok valamelyike kiköttetett, az ellenkező igazolásáig azon vélelem is kikötöttnek tekintendő, hogy a bekövetkezett kár, ha ez az el nem vállalt veszélyből eredhetett, valójában ezen veszély által okoztatott.

A pályát a jelen §. szerint kikötött mentesség daczára felelősség terheli, ha igazoltatik, hogy a kár a vállalatnak vagy emberinek vétkessége által okoztatott.

Die nach Art. 424 H. G. B. zulässige Ausschliessung der Haftpflicht bezüglich der in unbedeckten Wagen transportirten Güter beschränkt sich auf solchen Schaden, welcher aus einer, der Transportart in unbedeckten Wagen eigenthümlichen Gefahr entstanden ist. — Die Eisenbahnen haften daher für Entwendung oder Herabfallen von Frachtgütern aus unbedeckten Wagen. (Entscheidung des O. L. G. Wien vom 25. November 1868, Z. 17150.)

Die ein Frachtgut zum Transporte über eine Anschlussbahn übernehmende Eisenbahn haftet dem Aufgeber unbedingt für den Schaden, welcher diesem aus der wegen mangelhafter Verpackung erfolgten Ablehnung der Uebernahme des Weitertransportes Seitens der Anschlussbahn erwächst. — Die auf Schadenersatz wegen Nichterfüllung des Frachtvertrages geklagte Eisenbahn hat zu beweisen, dass sie an der Erfüllung ihrer vertrags- oder gesetzmässigen Verbindlichkeiten ohne ihr Verschulden verhindert worden sei. (Entscheidung des O. G. H. vom 4. April 1872, Z. 11937.)

Die Eisenbahnen sind nicht verpflichtet, Frachtgüter, welche reglementsmässig in unbedeckten Wagen befördert werden, gegen die Einflüsse der Witterung zu verwahren. — Rindshäute gehören nicht zu jenen Gütern, deren Natur eine Verpackung gegen Beschädigungen während des Transportes erfordert. (Gleichlautende Entscheidungen des O. L. G. Wien vom 13. Juni 1876, Z. 8647.)

Die Eisenbahn ist im Falle der unterlassenen Aufforderung zur Beistellung von Begleitern für einen Viehtransport nicht berechtigt, sich auf die Befreiung von der Haftpflicht für den Schaden zu berufen, welcher durch gehörige Beaufsichtigung, Wartung und Fütterung der Thiere hätte abgewendet werden können. (Entscheidung des O. G. H. vom 16. November 1876, Z. 11618.)

426. §. A vaspálya kikötheti: hogy a fuvarozás végett feladott podgyászért csak az esetben vállal felelősséget, ha az a kiszolgáltatási idő elteltétől számitandó bizonyos határidő alatt köveltetik vissza. E határidő három napnál rövidebb nem lehet.

A most érintett határidő eltelte nem zárja ki azt, hogy a tulajdonos a meglevő podgyász kiadatását követelhesse.

427. §. Ha a fuvarozás végett feladott áru vagy podgyász fuvarozás közben elveszett, az érdekelt fél a kártéritési összeg kifizetése alkalmával kikötheti, hogy az elveszett tárgy, ha az megkerül, a kártéritési összeg visszaadása mellett, a pálya által költség- és dijmentesen és pedig az érdekelt fél választása szerint a feladási vagy a rendeltetési helyen kiadassék.

428. § Oly árukra nézve, melyek természetes minőségüknél fogva a fuvarozás alatt sulyban vagy mértékben rendszerint veszteséget szenvednek, a vaspálya kikötheti: hogy a suly vagy mérték bizonyos százalékig a veszteségért felelősséget nem vállal. E százaléktétel azonban, ha egy fuvarlevél mellett több darab adatik fel, minden egyes darabra nézve külön számittatik, a mennyiben az egyes darabok sulya vagy mértéke akár a fuvarlevél által, akár egyébként igazolható.

A vaspálya az érintett kedvezményt nem veheti igénybe, ha igazoltatik, hogy a veszteség az eset körülményeihez képest nem az áru minőségéből származott, vagy hogy a felvett százaléktétel e

minőségnek, vagy az eset körülményeinek meg nem felel.

429. §. A vaspálya kikötheti:

1. hogy a 399. §. szerinti kártérités kiszámitásánál alapul veendő érték, a fuvarlevélben, rak- vagy podgyászjegyen kitett összeget, ily adatok hiányában pedig az eleve megállapitott szabályzati tételt meg nem haladhatja;

2. hogy a fuvar idő elmulasztásáért a 400. §. értelmében fizetendő kártérités azon összeget, mely a fuvarlevélben, rak- vagy podgyászjegyen a kellő időben megérkezés biztositásául kiköttetett, ily kikötés hiányában pedig az eleve megállapitott szabályzati tételt, mely a fuvardijnak teljes vagy részbeni elvesztésében is állhat, meg nem haladhatja.

A vállalatnak vagy embereinek vétkes vagy gonosz szándéku eljárása esetében a felelősségnek ezen korlátolásai alkalmazást nem nyerhetnek.

Die bösliche Handlungsweise im Art. 427 H. G. umfasst nicht bloss den dolus, sondern auch die im Bewusstsein der Gefahr bethätigte pflichtwidrige Handlungsweise oder Unterlassung. (Entscheidung des O. G. H. vom 30. August 1866, Z. 6923.)

Der Umstand, dass ein Frachtgut vom Versender anderweitig gegen die Gefahren des Transportes versichert war, befreit die Eisenbahn nicht von der ihr als Verfrächterin obliegenden Ersatzverbindlichkeit. Der Eigenthümer eines Frachtgutes, welcher dasselbe durch einen Spediteur bei der Eisenbahn aufgibt, ist zur Klage gegen Letztere wegen Verlustes des Frachtgutes legitimirt. (Entscheidung des O. L. G. Wien vom 9. Juli 1873, Z. 13193.)

Das versicherte Interesse an der rechtzeitigen Lieferung ist Seitens der frachtführenden Eisenbahn auch dann zu bezahlen, wenn das Frachtgut dem Adressaten gar nicht abgeliefert wurde und daher die Eisenbahn den Ersatz des Werthes des Frachtgutes zu leisten hat. — Die Eisenbahn hat auch dann für ein Frachtgut Ersatz zu leisten, wenn dasselbe dem im Frachtbriefe nicht als Empfänger bezeichneten Eigenthümer des Frachtgutes ausgefolgt wurde. — Die ersatzpflichtige Eisenbahn hat dem Versender auch die Kosten

der Reise zu vergüten, welche derselbe behufs Reklamirung des dem Adressaten nicht rechtzeitig abgelieferten Frachtgutes unternommen hat. (Entscheidung des O. G. H. vom 21. Jäner 1874, Z. 2215.)

Die Eisenbahn, welche die in ihren Stationen lagernden Frachtgüter — gegen die Einflüsse der Witterung nicht entsprechend verwahrt, macht sich einer groben Fahrlässigkeit schuldig. — Letztere ist in Ansehung der Ersatzpflicht der Eisenbahn der bösen Absicht im Sinne des Art. 427 H. G. B. gleich zu achten. (Entscheidung des O. L. G. Wien vom 2. März 1875, Z. 2597.)

430. §. A vaspálya kikötheti, hogy az áru átvételével s a fuvardij lefizetésével az igény oly hiány vagy megsérülés miatt is, mely az átvételkor azonnal felismerhető nem volt, elenyészik, ha az a kiszolgáltatástól számitandó bizonyos határidő alatt be nem jelentetik. E határidő négy hétnél rövidebb nem lehet.

431. §. A vaspálya, ha az árut oly fuvarlevéllel veszi át, mely szerint a fuvarozásnak több egymáshoz csatlakozó pályán kell történni, kikötheti: hogy fuvarozóként az egész fuvarozásért, a 403. §. értelmében, csak az első és azon pálya tartozik felelősséggel, mely az árut a fuvarlevél mellett legutóbb vette át; ellenben a közbeeső pályák valamelyike csak az esetre tartozzék felelősséggel, ha bebizonyittatik, hogy a kár az ő vonalán történt.

A vaspályák egymásközti visszkeresete ez által nem érintetik.

432. §. A vaspálya, ha az árut oly fuvarlevél mellett veszi át, melyen a kiszolgáltatás helyéül az átvevő vagy a csatlakozó pályák valamelyikén kivül fekvő hely van kijelölve, kikötheti, hogy fuvarozói felelőssége csak odáig terjed, hol a vasuti fuvarozásnak véget kell érni. A pálya ily esetben a további fuvarozásra nézve szállitmányozónak tekintetik.

433. §. A mennyiben a feladó a fuvarlevélben akkép intézkedett, hogy az áru a pálya mellett fekvő valamely helyen maradjon vagy szolgáltassék ki, — a fuvarozás, habár a fuvarlevélben más rendeltetési hely van kijelölve, csak az előbb érintett helyig tekintetik elvállaltnak s a vaspálya a további fuvarozásért nem felelős.

II. A vaspályák által okozott halál- vagy testi sértés iránti felelősségről.

A rohamosan fejlődő és óriási mérveket öltött vasuti forgalom olyan viszonyokat teremtett, melyeknek szabályozása és elbirálására, mint már láttuk, hiába keresünk törvényeinkben vagy a római jogban utmutató szabályokat.

Ilyen különleges viszonyok rendezésénél nem tekinthetünk vissza többé sem a szerény viszonyok rendezését czélzó honi törvényekre, sem a római jogra. De különben hiába is tennők, — vasutak nélkül nem fejlődhetett vasuti jog.

A vaspályák által okozott halál vagy testi sértés iránti felelősségről szólló 1874. XVIII. t. cz. alkotásánál, az indokolásban megkiséreltetik ugyan az uj törvény és a régibb törvényeink közötti kapcsolat létesitése, de ez csak kisérlet maradt, nem sikerült.

Az indokolás ugyanis a kapcsolatot igy véli helyreállitani:

A szállitási üzlet jogi természetével szoros kapcsolatban van azon általánosan elismert és kétségbe nem vont jogszabály, mely szerint a szállitó mindazon kárért, mely a szállitás következtében (természetesen a szállitási szerződés következtében átadott árukon) okoztatik, az általános

kártéritési elvek értelmében felelős. — Hivatkozik továbbá az 1840: XX. t. 4—6. §-aira, melyekben a fuvarosok eme felelőssége szabályoztatik; de ezen szabályok olyan jelentéktelenek az uj törvényben érvényre emelt nagy elvekhez képest, hogy még kiindulásul sem szolgálhatnak.

Sokkal helyesebben lehetett volna a törvényerővel biró üzleti rendtartás 19. §-ában körülirt felelősség elvéből kiindulni, mivel ez egyenesen a vasutak felelősségét szabályozza és a fennti törvényes szabálynál sokkal nagyobb felelősséget állapit meg.

Az első bő és kimeritő törvény, mely a vasutak felelősségét üzemük által előidézett emberhalál és sérüléseknél szabályozza, a vasutak hazájában Angliában keletkezett. Ez a 9. és 10. Victoria Cap. 93-ik törvény vagyis az ismeretes Lord Campbell-féle statute, mely e tárgyban több államnak mintául szolgált.

Ezen elvek voltak mérvadók az Ausztriában 1869. évi márcz. 5-én kihirdetett törvény hozatalánál, valamint az egész Németországra kötelező erővel biró 1871. junius 7-én szentesitett törvény alkotásánál. A mi törvényünk is főbb elveit onnan vette. — Az 1874: XVIII. törvény szövege a következő:

1. §. Ha valamely, habár a közforgalomnak még át nem adott vaspálya üzeménél valaki életét veszti, vagy testi sértést szenved: az ez által okozott károkért az illető vaspálya-vállalat felelős, kivéve, ha a vállalat bebizonyitja, hogy a halált vagy a testi sértést elháríthatlan esemény (vis major), vagy egy harmadik személynek elháríthatlan cselekménye, melyet a vaspálya-társulat megakadályozni képes nem volt, vagy a megholtnak, illetőleg a sérültnek saját hibája okozta.

Ezen szakasz szerint tehát minden vaspálya, habár a közforgalomnak még át nem adatott volna is, kártéritéssel tartozik, ha valaki üzeme által életét veszti vagy testi sértést szenved. Eszerint a vaspálya felelős tekintet nélkül arra, hogy az, ki életét veszté vagy testileg megsérült, a vaspályával szerződési viszonyban állott-e vagy sem. De azt sem mondhatni, hogy e felelősséget egyedül a vaspálya vallalat vagy emberei vétsége állapitaná meg, mivel a törvény erről mitsem mond, hanem a felelősség megállapitásánál csak azt kivánja, hogy constatáltassék, miszerint az emberhalál vagy a testi sértés a vaspálya üzemének egyenes okozata legyen. — A felelősség eme módját tehát a czélszerüség szempontjából, a vaspályaüzem különös veszélyessége miatt közérdekből állapitja meg a törvény. Erre más általános jogszabályt felállitanunk felesleges.

Minthogy e törvény egyszerüen vaspályákról szól, azért intézkedései nemcsak a gőzmozdonyu. hanem a villanyos vagy lóerejü vasutakra is kiterjednek. Ha intézkedéseit csak a gőzmozdonyuakra kivánta volna szoritani, ezt expressis verbis tehette volna, mint ezt az osztrák törvény tette is.

A vaspálya felelőssége azonban nem feltétlen, és ha a vállalat bebizonyitja, hogy a halált vagy a testi sértést elháritlan esemény (vis major), vagy egy harmadik személynek elháríthatlan cselekménye, melyet a vaspályatársulat megakadályozni képes nem volt, vagy a megholtnak, illetőleg a sérültnek saját hibája okozta, ugy kártéritéssel nem tartozik.

Felette fontos ezen intézkedésnél, hogy a bizonyitási teher a vaspálya vállalatra hárul, és hogy sem ezen, sem a felelősség terjedelme és tartamán előzetes szerződés, kikötés vagy szolgálati szabályok által a vaspályák saját előnyükre változást nem tehetnek.

A vaspályák üzemének bonyolultsága és terjedelme miatt azelőtt a halált szenvedett jogutódainak vagy a sérültnek teljes lehetetlen volt a vasutak felelősségét megállapitó tényt beigazolni, és igy a vasuti üzletrendtartás 19. §-ának intézkedése csak irott malaszt maradt; eltekintve attól, hogy e szakasz szerint be kellett igazolni, hogy a személyen történt sérülés az üzleti vállalat, vagy hivatalnokai és szolgáinak hibája folytán történt.

2. §. A vaspálya-vállalat kártéritési kötelezettsége az 1. §. eseteiben a következőkre terjed ki:

1. Testi sértés esetében a gyógyitás költségeinek megtéritésén kivül, azon vagyoni hátrányokat is tartozik a vállalat kárpótolni, melyek a sérülés következtében a sérültre, annak ideiglenes vagy állandó keresetképtelenségéből vagy keresetképességének csökkenéséből hárulnak.

2. Halál esetében a vállalat az előbbi pontban meghatározottakon kivül a temetés költségeit is tartozik megfizetni; azon kivül pedig, ha az elhalt egyén valakinek eltartására vagy neveltetésére törvénynél vagy törvényes gyakorlatnál fogva volt köteles, ennek tartási és illetőleg neveltetési költségei is, a mennyiben azok a halálozás következtében tőle elvonatnának, a vállalat által fizetendők.

3. §. Oly szerződés vagy kikötés (szolgálati szabályok), mely által a jelen törvényben megállapitott felelősség előzetesen megszüntetik vagy megszorittatik: joghatálylyal nem bir.

4. §. A kártérités összegét a fenforgó viszonyok számbavételével a biró belátása szerint állapitja meg. A biró határoz a felett is, vajjon köteles-e a vállalat biztositékot adni, mily nemü és mily értékü legyen az.

Az elmaradt vagy csökkent keresménynek, illetőleg tartási és neveltetési költségnek megtéritése, a mennyiben a felek egyezség utján másként nem intézkednek, mint havonkénti előzetes részletekben fizetendő évi járadék itélendő meg.

5. §. A kötelezett vaspálya-vállalat az évi járadéknak biróság általi megállapitása után is jogositva van annak megszüntetését vagy alábbszállitását kérni, ha azon körülmények, melyek a megállapitás indokául szolgáltak, lényegesen megváltoztak. Hasonlóul jogositva van a sérült is, az évi járadék felemelését, vagy ha az megszüntetett volna, annak ujabb megitélését kérni: ha azon körülmé-

nyek lényegesen megváltoznak, melyek annak megállapitásánál, lejebbszállitásánál vagy megszüntetésénél irányadók voltak.

6. §. A vaspálya-vállalat visszkereseti joga, a vasuti balesetért felelős közegei ellen, ezen törvény által nem érintetik.

7. §. A jelen törvény értelmében támasztandó kártéritési perek, azon e. f. kir. törvényszék előtt inditandók, a melynek területén a kereset alapjául szolgáló baleset történt.

Az eljárásnál az 1868: 54. t. cz. 144—151. §-ai követendők.

8. §. Több kárvallottnak kártéritési követelései, melyek a vaspálya üzemében történt ugyanazon eseményből származó sérülések és illetőleg halálesetek folytán támasztatnak, egy keresettel is érvényesithetők.

9. §. A kártéritési követelések sérüléseknél a baleset bekövetkeztétől, halál esetében pedig a halálozás időpontjától számitandó 3 év alatt évülnek el.

10. §. A büntett vagy vétkes gondatlanság megbüntetésére vonatkozó büntető törvények és szabályok a jelen törvény által nem érintetnek.

11. §. A jelen törvény 1. §-ában nem érintett károk megtéritésére nézve továbbra is a fennálló törvények, szabályok és gyakorlat követendő.

12. §. A jelen törvény, kihirdetése után, azonnal hatályba lép s annak végrehajtásával az igazságügyi- és közmunka- s közlekedési miniszterek bizatnak meg.

BETÜRENDES TÁRGYMUTATÓ.

A számok a lap számát jelzik.



